

TARTU ÜLIKOOL

Pärnu kolledž

Sotsiaaltöö korralduse osakond

Carmen Soorm

**EAKATE HINNANG LIIKLUSKÄITUMISELE PÄRNU
LINNA VÄÄRIKATE ÜLIKOOLI JA
MITTETULUNDUSÜHINGU „EAKATE ÜHINGU
„ELULUST““ NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: Valter Parve

Pärnu 2015

SISUKORD

Sissejuhatus	4
1. Teoreetiline ülevaade eakatest ja nendega juhtunud liiklusõnnetuste statistikast	7
1.1 Eakad, kui ühiskonna liikmed	7
1.2 Liiklus ja eakad	10
1.3 Eesti rahvusliku liiklusohutusprogramm aastateks 2003- 2015	12
1.4 Liiklusõnnetused	16
1.5 Helkuri kasutamine jalakäijana ja jalgratturina	21
1.6 Eakate liiklusosalased koolitused	23
2. Uurimus Pärnu linna eakate liikluskäitumisest.....	25
2.1 Uurimiseesmärk, -küsimused ja –ülesanded	25
2.2 Uurimismeetod, uurimuse läbiviimine ja valim	26
2.3 Üldine arusaam liiklusseadusest, koolitusvajadus, ühistransport ja kergliiklusteede piisavus	30
2.4 Helkuri kasutamine.....	32
2.5 Liiklemine jalakäijana	33
2.6 Liiklemine jalgrattaga.....	35
2.7 Liiklusõnnetusse sattumise kartus ja lähedastega juhtunud õnnetused. Soovitused sõidukijuhtidele	37

2.8 Järeldused ja ettepanekud	40
Kokkuvõte	43
Viidatud allikad	45
Lisa 1. Ankeet küsitlus	49
Summary	53

SISSEJUHATUS

Juba aegade algusest on teada, et vanem inimene on nooremale eeskujuks. Kuid kui vanem inimene ei pööra enam oma käitumisele tähelepanu, siis võib see kurjasti kätte maksta. Mida vanemaks inimene saab seda enesekindlamaks ta muutub. Enesekindlus on hea, kuid ajapikku võib see muutuda nii enesest mõistetavaks, et inimene muutub lohakaks ja ei pane enda ümber toimuvat tähele.

Eelnev kehtib ka tänaval liigeldes, olgu see siis jalgsi, jalgrattaga või sõidukiga. Liikumist peetakse tähtsaks, seda just vanemas eas olevatele inimestele, kuna nemad ei ole enam nii aktiivsed, kui tööealised inimesed. Sellega seoses kaasneb suurem oht sattuda igasugustesse õnnetustesse. Õnnetused omakorda pärsivad eakate hakkamasaamist ja sellega kaasneb lähedastele ja riigile suurem hoolduskoormus. Enne õnnetust ei ole iseseisvalt hakkamasaav eakas sotsiaalvaldkonna klient, kuid peale õnnetust võib temast saada klient. Siit lähtudes on ka valitud lõputöö teemaks Eakate hinnang liikluskäitumisele Pärnu linna Väärikate ülikooli ja mittetulundusühingu Eakate Ühing Elulust näitel.

Ühelt poolt on teema aktuaalsus seotud just vananeva ühiskonnaga. 2014 aastal tegi statistikaamet uue rahvastikuproгноosi aastaks 2040. See näitab, et rahvastiku soovanuskoosseis muutub, meeste ja naiste osatähtsuste erinevus väheneb, ühelt poolt seetõttu, et meeste oodatav eluiga kasvab, teiselt poolt naiste jätkuvalt aktiivsema väljarände tagajärjel. Pensionealiste (65+) osatähtsus rahvastikus tõuseb praeguselt tasemelt (18,0%) 2040. aastaks 27,6%-ni. (Statistikaamet 2014)

Teine väga aktuaalne pool selles teemas on liiklus. Tihti juhtub liiklusõnnetusi vanema-ealiste inimestega. Liiklusstatistika on aastatega veidi paranenud, kuid siiski näeme seda, et ligikaudu 21 % kõigist liiklusõnnetuse ohvritest ELis moodustavad jalakäijad ja enamik neist on 65- aastased või vanemad (Jalakäijatest... 2014). Vanemad inimesed on hapramad ja nad võivad sattuda õnnetustesse mitmetel põhjustel – esmalt teadmatus, hajameelsus ning kindlasti võib põhjus peituda ka halvenenud tervises. Halvenenud tervisenäitajad võivad olla – halb nägemine ja kuulmine, liigeste probleemid. Igapäevases liikluses näeme

inimesi, kes tormavad suvalistes kohtade sõiduteedele, need ei pruugi olla ainult eakad, kuid tihtilugu just nendega need õnnetused juhtuvad.

Lõputöö eesmärk on uurida eakate liikluskäitumist Pärnu linnas: kuidas eakad oskavad erinevates liiklusolukordades käituda ja kuidas nad ise hindavad liiklusolukorda. Uurimuse tulemusena selgitatakse välja, eakate arusaam liiklusseadusest, helkuri kasutamise vajalikkusest, õiges kohas sõidutee ületamise tähtsusest. Veel on eakatel võimalus arvamust avaldada Pärnu liikluse kohta, teha ettepanekuid paremaks liikluskorralduseks ja anda soovitusi teistele omavanustele liiklejatele. Töö eesmärkide saavutamiseks täitis töö autor järgmised uurimisülesanded:

- eakate liikluskäitumisega seotud kirjandusega tutvumine,
- eakate liikluskäitumise uuringu läbiviimine,
- saadud andmete analüüsimine ja järelduste tegemine.

Diplomitöö koosneb kahest osast, teoreetilisest ja empiirilisest, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Esimene osa annab ülevaate eakatest ja nendega juhtunud liiklusõnnetustest. Tuginetakse Eesti statistikale, mis enamjaolt on Maanteeameti poolt koostatud.

Töö teises osas antakse ülevaade uurimiseesmärgist, -küsimustest, -ülesannetest ja -meetodist ning analüüsitakse andmeid. Arvestades andmete analüüsi tuuakse välja peamised tööst tulenevad järeldused ja tehakse ettepanekuid paremaks liikluskorralduseks Pärnu linnas.

Töös kasutatavad mõisted:

Aktiivsena vananemine - tähendab inimese vananedes tema tervise, turvatunde, elukvaliteedi ja ühiskonnas osalemise kindlustamist (Aktiivsena vananemine...2013)

Eakas- Arenenud riikides nimetatakse eakaks seda isikut, kes on vanuses 60-65 ja kellel on võimalus hakata pensionit saama ning mõningatel juhtudel võib inimest eakaks pidada ka siis, kui ta ei suuda füüsiliselt teha enam teatud töid. (Definition..2015)

Jalakäija - on jalgsi või ratastoolis liikleja. Jalakäijaks loetakse ka rula, rulluiske või -suuski, tõukeratast või -kelku või muid sellesarnaseid abivahendeid kasutav liikleja (Liiklusseadus...2011)

Liikleja - on isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina (Liiklusseadus...2011)

Liiklus- on jalakäija (te) või sõiduki (te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist (Liiklusseadus...2011)

Väärikas- austust äratav (ja endast lugupidav); majesteetlik, suursugune (Eesti keele..2015)

1. TEOREETILINE ÜLEVAADE EAKATEST JA NENDEGA JUHTUNUD LIIKLUSÕNNETUSTE STATISTIKAST

Eakaid võib võrrelda lastega – nad on hapramad ja nõrgemad, neile tuleb pöörata erilist tähelepanu. Tähelepanu peab olema piisav ja arusaadav, andes sihtgrupile mõista, et see tähelepanu on just neile mõeldud. Eakas kui jalakäija ja liikleja – see on väga tavapärane olukord ja sage vaatepilt tänaval. Kõik jalakäijad on võrdsed ja ühtemoodi ettevaatlikud peavad kõik olema, et mitte sattud olukorda, mis võib lõppeda traagiliselt.

1.1 Eakad, kui ühiskonna liikmed

Arenenud riikides nimetatakse eakaks seda isikut, kes on vanuses 60-65 ja kellel on võimalus hakata pensionit saama ning mõningatel juhtudel võib inimest eakaks pidada ka siis, kui ta ei suuda füüsiliselt teha enam teatud töid. (Definition..2015)

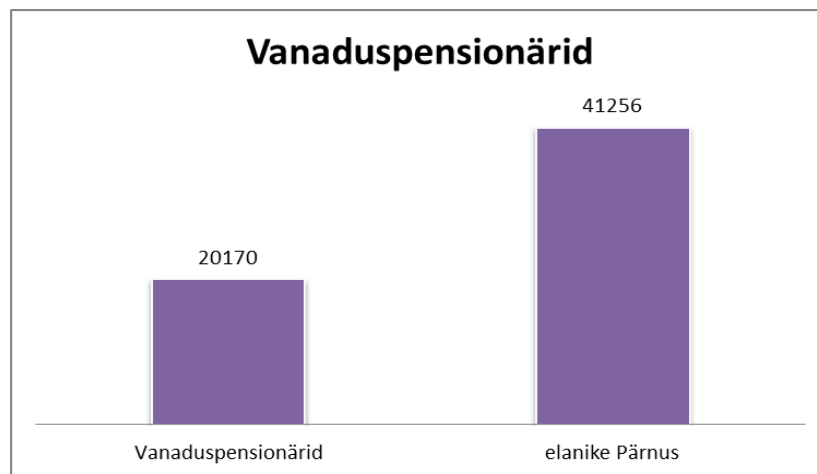
Hetkel kehtiva Riikliku pensionikindlustuse seaduse § 7 alusel on õigus vanaduspensionile isikul, kes on saanud 63 aastaseks. Aastaks 2026 on Eestis pensioniiga 65 eluaastat (Sotsiaalkindlustus..2015). Rahvastiku kiire vananemine on saanud ülemaailmseks probleemiks. Ühiskonda peetakse vananevaks siis, kui eakaid (65+) on üle 7% (Vananemine..2001). Eestis elab üle 1,3 miljoni inimese ja neist ligi 300 tuhat on pensioniealised, seega on pensioniealisi Eesti riigis kokku 19% kogu rahvastikust (Pensionärid..2014).

Igapäevaselt Pärnus ringi liikudes näeb väga palju vanemaealisi. Pärnus on pensioniealisi isikuid 48,9% kogu Pärnu linna rahvaarvust. Järgneval joonisel 1 on näha Pärnu linnas elavate pensioniealiste suhtarv võrreldes kogu elanike arvuga. Andmed on aastast 2014, Sotsiaalameti koostatud aruandest (Pensionärid..2014).

Pärnu linna eakatel on erinevaid võimalusi, kus kokku saada. Kahes neis kokkusaamiskohas viidi läbi ka antud lõputöö uurimuse osa – väärivate ülikool ja MTÜ „Elulust“.

Tartu Ülikooli väärivate ülikool alustas tegevust 2010 aastal Tartus ja Pärnus (Väärivate..2015). Hetkel tegutseb väärivate ülikool ka Tallinnas, Kuressaares, Narvas ja Türil (Väärivate..2015). Väärivate ülikoolis on inimesed vanuses 50 +. Nende loengutes ja seminarides käsitletakse praktilisi ja silmaringi laiendavaid teemasid (Väärivad..2015).

MTÜ eakate ühing „Elulust“ tegutseb Pärnus Metsa tänav 10, kus asub avahoolduskeskus. Ametlikult registreeriti MTÜ 1999 aastal (Elust..2015). „Elulusti“ liikmed osalevad erinevatel koosviibimistel ja huviringides. Terve nädal on sisustatud erinevate tegevustega, saab osaleda käsitööringis, laulukooris, tantsuringis ning võimlemisringis (Huvitegevus..2015). Koos korraldatakse erinevaid üritusi ja on lihtsalt koosviibimisi.



Joonis 1. Pensioniealisi isikuid Pärnu linnas, võrreldes kogu rahvaarvuga Pärnu linnas (autori koostatud, Pärnu linnavalitsuse ja sotsiaalkindlustusandmete põhjal).

Statistika näitab, et eakaid on üsna suur protsent ning aasta aastalt see vaid suureneb. Sagedasti räägitakse aktiivsena vananemisest ja sellest, et eakad peavad olema rohkem kaasatud ühiskonna tegevustesse. Olenemata eakate arvukusest on neile tähtis, et nad saaksid olla sotsiaalselt aktiivsed, see aitab kaasa kvaliteetse ja aktiivse elu jätkamiseks

(Kaiser..2009). Kuid, et nad saaksid olla sotsiaalselt aktiivsed, peavad nad vältima haigusi ja vigastusi, säilitama hea kehalise ning vaimse tervise. Mida aktiivsemad on inimesed, seda parem on ka nende tervis, tänapäeval on palju erinevaid võimalusi, et hoida oma tervis korras. Eakad saavad osaleda aktiivselt spordis ja neile korraldatakse erinevaid üritusi.

Sotsiaalministeeriumi koordineerimisel alustati aastal 2012 aktiivsena vananemise arengukava koostama (Aktiivsena..: 4). Arengukava koostati 7 aastaks ning otseseks sihtrühmaks on 50- aastased ja vanemad inimesed. Kava eesmärk on vanusesõbraliku ühiskonna kujundamine ning vanemaealiste elukvaliteedi ja võrdsete võimaluste kindlustamine. (Aktiivsena..: 4) Selleks, et arengukavas seatud eesmärgid saaksid paremini püstitatud, on seatud ka kitsamad eesmärgid. Need eesmärgid on seatud neljas valdkonnas:

- vanemaealised on ühiskonda kaasatud ja sotsiaalselt aktiivsed;
- vanemaealised on õpihimulised ning mitmekülgset aktiivsed õppijad;
- vanemaealised on aktiivsed tööturul ja oma tööeluga rahul;
- vanemaealised elavad kauem tervena ja hästi toimetulevana (Aktiivsena..4)

Antud tööga seostub nendest eesmärkidest kõige rohkem ühiskonda kaasatus ja sotsiaalne aktiivsus ning see, et vanemaealised püsiks kauem tervemana ja on hästi toimetulevad. Kõigi nende eesmärkide täitmist ohustavad teatud riskid. Arengukavas on nimetatud sotsiaalset tõrjutust, kuid siit edasi vaadates võib nimetada ka suuremat riski sattuda mõnda õnnetusse. Mida aktiivsem on inimene, seda suurem on oht sattuda õnnetustesse. Vanemaealistega juhtunud õnnetused võivad lõppeda raskemate traumadega ja tüsistused on kergemad tekkima.

Aktiivse elustiiliga kaasneb eakate aktiivne osalemine liikluses. Paljud vanemaealised kasutavad liikumiseks ühistransporti, on ka selliseid, kes sõidavad ise autoga. Liikumisviise on erinevaid, näiteks kevadel, suvel ja sügisel kasutatakse tihti jalgratast, liigutakse nii jala kui rulaatoritega.

Liiklus on kiire ja nõuab väga suurt tähelepanu. Eakad on liikluses väga haavatavad, kuna nende reaktsioonid, nägemine ja kuulmine ei ole enam sama, mis noorel inimesel. Seepärast võib nendega sagedamini midagi juhtuda. Loomulikult on vanemaealised kogenumad, see annab neile ka palju eeliseid.

Aktiivsus on oluline igas eas, kuid mida vanemaks saadakse seda keerulisem on leida stiimulit minna kuskile ja olla keegi. Inimesed on erinevad, igas vanusegrupis on neid, kes on aktiivsemad ja teised, kes lihtsalt on.

1.2 Liiklus ja eakad

Üha rohkem väärtustatakse liikumist, seda nii jalgsi kui jalgrattaga. Kõndimine on liikuvuse põhialuseks, see on odav, heitgaasi vaba, pakub palju kasu tervisele ja on võrdväärselt kättesaadav kõigile – väljaarvatud neile, kellel on liikumine oluliselt takistatud. (The 9 key..2014) Jalakäijatest on liiklusõnnetuste suhtes kõige haavatavamad just nooremad ja vanemaealised, seda seepärast, et liiklus on muutunud keerulisemaks ja raskemini mõistetavamaks. (The 9 key..2014)

Liikluses liiguvad ringi ka eakad juhid, kes igapäevaselt kasutavad oma sõitudeks sõiduauto. Eakad sõidukijuhid peavad liikluses veel tähelepanelikumad olema, kuna nende füüsilised võimed pole enam endised.

Liiklusseadus käsitleb liiklust järgnevalt - jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist. (Liiklusseadus..2010) Liiklusega puutub kokku igaüks nii noor kui vana. Et pidevalt kasvavas liikluses ellu jääda peab arvestama enda hoiakutega ja olema tähelepanelik. Iga endast ja teistest lugupidav liikleja teab, et

- liigeldes tuleb järgida liiklusreegleid;
- kaasliiklejatesse tuleb suhtuda lugupidavalt, isegi nende eksimuste korral;
- oma viisaka käitumisega on ta eeskujuks kaasliiklejatele;

- lapse silmade tasandilt paistab liikluspilt teistsugune;
- kõiki liiklejaid tuleb võrdselt hinnata (Liiklus..2015).

Kõik eelnev tundub loogiline ja lihtne järgida, kuid ometigi on liikluses erinevaid tülisid ja õnnetusi, mis tulenevad erinevatest rikkumistest ja teistega mitte arvestamisest. Arusaamatused on lihtsad tekkima ja nende lahendamine on keerukas.

Liiklus ei koosne vaid jalakäijatest, tänavatel võib kohata väga erinevaid sõidukeid nagu näiteks - jalgrattad, tasakaaluliikurid, rulaatorid, mopeedid ja mootorrattad. Ka jalakäijaid on erinevaid, liigutakse karkudel, ratastoolidega ja rulluiskudel. Igaüks on omamoodi ja kõigi eripäradega tuleb arvestada. Samasugused erinevused on eri ealistel inimestel.

Tihti juhitakse tähelepanu sellele, et teed on libedad, ilmastikuolud muutlikud. Septembri kuus, kui hakkab kool, hoiatatakse sõidukijuhte laste eest, kes on taas liikluses. Võib eeldada, et kõik liiklejad on võrdsed ja kõik peavad olema tähelepanelikud. Sõidukijuht peab arvestama endast nõrgematega, jalakäijate ning jalgratturitega. Septembris kooli naasvad lapsed on tavalised liiklejad ja nende vanemate kohus on neile selgitada ning meelde tuletada, kuidas liikluses peab käituma.

Vanusega kaasnevad teatud eripärad, millega peab arvestama igas eas inimene. Ealised iseärasused on igas vanuses inimesel, kuid eakatel on need rohkem nähtavamad. Vananemine toob kaasa vaimsete ja füüsiliste võimete muutumise (Järeldused... 2003). Muutub nägemine ja kuulmine, kasutatakse liikumiseks karke, keppe ning tugiraame. Eakate reaktsioonid on muutunud aeglasemaks ja tajumine ei ole enam selline nagu noorematel. Olukordade hindamised võivad saada saatuslikuks igaühel, kuid tihtilugu juhtub see vanemaealistega. Nad võivad hinnata enda liikumiskiirust ja sõiduki liikumiskiirust valesti, tihtilugu teevad seda ka lapsed. Arvatakse, et jõutakse üle tee, kuid sõiduk võib olla kiirem.

Iisraelis viidi ajakirjanike poolt läbi uuring, mille eesmärgiks oli välja selgitada, kas eakad alahindavad oma võimeid, mis on seotud tee ületamisega (Chapter 6..507) . Nad võrdlesid noorte ja eakate oskust hinnata aega, mis neil kulub tee ületamiseks, kasutades nii

eeldatavat ajaarvestust, kui ka tagasiulatuvat. Leiti oluline vastuolu vanusegruppide ja teeületusaja vahel. Eakate osalejate seas oli tegelikud ületusajad märgatavalt pikemad, kui nende eelhindang ning ületusjärgne hinnang ei erinenud teine teisest oluliselt. Vastupidiselt eakatele ei näidanud üliõpilaste grupi teeületusajad olulist erinevust läbi mõõtmiste. Uuring viitab sellele, et isegi kui eakad jalakäijad hindavad teeolusid õigesti, võivad nad siiski sellest hoolimata ohustada ennast, alahinnates aega, mis kulub neil tee ületamiseks (Chapter 6..508). Uuring võeti kokku järgnevalt – nad käivad välja idee, et seda efekti annab vähendada, kui harida eakaid, et nad ei ole ena sama kiired kui nad varem olid ja et see fakt peaks olema neil alati meeles, kui nad hakkavad teed ületama.

1.3 Eesti rahvusliku liiklusohutusprogramm aastateks 2003- 2015

Eestis valmis aastal 2003 rahvuslik liiklusohutusprogramm, mis koostati 12 aastaks. Rahvuslikke liiklusprogrammide koostamise kogemus on näidanud, et kvantitatiivsete eesmärkide sätestamine võib viia paremate programmide loomisele ja nappide vahendite efektiivsemale kasutamisele. Programm on jaotatud 3 etappi ja seda aastate kaupa. (Eesti 2012: 1). Hetkel on käsil kolmas etapp.

2012 aastal täiendati programmi teksti ning täpsustati strateegilist eesmärki. Phare Eesti liiklusohutusprogrammis, mis koostati aastal 1997, prognoositi Eesti liiklusohutuse võimalikke muutusi (Eesti 2012: 10). 2015 aastaks on püstitatud eesmärk, kus loodetakse saavutada Eestis olukord – et liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületaks 100. Sellele programmile vaatamata on Euroopa Liit koostanud oma liiklusohutuse programmi, kus on kirjas, et Eesti liiklussurmade arv ei tohiks aastaks 2020 ületada 39 inimest. See andis põhjuse püstitatud eesmärgi korrigeerida ja viia need kooskõlla Eestis toimunud arengutega (Ibid).

Programmi on valdkondade kaupa valitud liiklejate grupid. Sinna gruppi kuuluvad (Eesti 2012: 12).

- Kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus);
- lapsed ja vanurid;

- sõitjad;
- noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid;
- sõiduki juhtimine joobeseisundis;
- liiklusõnnetuste raskusaste;
- linnaliiklus;
- pimeda aja liiklus;
- tavaline liiklus.

Sellised sihtgrupid ja valdkondade valikud tuginevad viimase 10 aasta liiklusõnnetuste analüüsidel. Nendes sihtgruppides on välja toodud ka eraldi punkt „lapsed ja vanurid“ ning kergliiklus, need on olulised ja neile pööratakse tähelepanu.

Et kõiki sihtgruppe ja valdkondi kaasata, võeti kasutusele erinevaid meetmeid, siinkohal võib nimetada koolitusi, järelvalvet, hoiakute kujundamist ja planeerimist. Väga olulisel kohal on ka koostöö, kui erinevad asutused koos tegutsevad, saavad rohkemad inimesed olla kaasatud ja sellega saab ka ressursi kokku hoida.

Üks oluline, kasulik ja odav meede liiklusohutuse parandamiseks on toetada sellealast vabatahtlikku initsiatiivi (Eesti 2012: 12). Näitena on toodud Põhjamaad, eriti Rootsi, kus eksisteerib hulgaliselt liiklusohutusega tegelevaid mitteformaalseid ühendusi – laste liiklusklubid, autoklubid ja -liidud (Eestis 2012: 12). Pakutakse välja, et ka Eestis on vajalik kaasata vabatahtlikkuse alusel töötavad autoklubid ja -liidud teisi liiklejaid arvestava sõidustiili kujundamisele, juhtide huvide ja kaitsele ning liiklustingimuste ja liiklusohutuse järjepidevale parandamisele (Eesti 2012: 12)

Projektis on kirjeldatud liiklusohutuslikke põhinäitajaid Eestis. Oluline on traagiliste liiklusõnnetuste, sealhulgas liiklussurmade arvu vähenemine (Eesti 2012:1). Joonisel 2 on näha viimase 50 aasta liiklusõnnetustes hukkunute arv, sealt loeb välja, et kõige kõrgem oli hukkunute arv aastatel 1990-1992. Aastal 2010 oli Eestis liiklusõnnetustes hukkunuid üle kuue korra vähem, kui neid oli üheksakümnendate aastate alguses, ka viimaste aastate liiklussurmade osa on 50 aasta parim. (Eesti 2012: 1)



Joonis 2. Liiklusõnnetustes hukkunute arvu muutus Eestis 1960- 2010 (Eesti 2012: 1).

Projektis on juhitud tähelepanu sellele, et liiklusohutuse taset on mõjutanud ka autostumine. Viimasel kümnendil on Eesti olnud kiiresti autostuv riik. Kiire elutempoga ja üha suuremate vajadustega ühiskonnas on see normaalne, et autosid tuleb juurde, kuid kõige selle juures ei tohi unustada endast nõrgemaid. Hetkel on Eestis 1000 elaniku kohta 2,67 autot rohkem, kui 20 aastat tagasi (Liiklusohutusalane..2012).

Tänapäeva inimesed on üha enam hakanud oma tervise eest hoolt kandma ja sellega on kaasnenud ka jalgratturite osakaal liikluses. On jalgrattureid, kes sõidavad aastaringelt rattaga, kuid enamik alustavad sõiduga kevadel. Rahvusliku liiklusohutusprogrammis on vanuste ja liikleja liigi järgi välja toodud kannatanute jagunemine, seda illustreerib joonis 3. Jooniselt võib näha, et vanuses 65 + jalgrattureid on 14%, need on ratturid, kes on saanud vigastada. Ka sellises vanuses jalakäijad on päris suure protsendiga tabelis.



Joonis 3. Liiklusõnnetustes kannatanute jagunemine vanusegrupi ja liikleja liigi alusel, 2008- 2010a. keskmine (Liiklusohutusala..2012).

Lisaks on programmis juhitud tähelepanu sellele, millistel aastaaegadel juhtub õnnetusi ja kas on mingeid eripärasid võimalik välja tuua. Joonis 4 on näha hukkunute arv aastast 1990 kuni 2010. On näha, et erinevate aastate puhul ei ole võimalik väga selgeid sesoonseid erinevusi esile tuua. Liiklusõnnetuses hukkamise tõenäosus sõltub pigem konkreetse aasta, aastaaegade ilmastikueripäradest (Eesti 2012: 5)

Hetkel on programmiga jõutud 3 etappi, selles analüüsitakse eelnevate etappide tegevusi. Tuginedes pilootprojektide tulemustele käivitatakse liikluskeskkonna parendamise programm linnu ja asulaid läbivate teede ohutumaks muutmiseks. Vastavalt tulemustele laiendatakse tegevust

teistesse asulatesse, järjestades neid liiklusõnnetuste statistika alusel (Eesti 2012: 16). Selles etapis viiakse järk – järgult teekattemärgistused ja liiklusmärgid vastavusse Euroopa CEN standarditega.

1.4 Liiklusõnnetused

Aasta- aastalt kasvab liikluskoormus ja sellega kaasneb suurem oht jalakäijatele. Nagu eelnevates punktides kirjutati, on eakad oma iseärasustega haavatavamad. Käesoleva aasta alguses on jalakäijatega juhtunud mitmeid rakseid õnnetusi. Aastal 2014 oli Eestis kokku 1430 liiklusõnnetust, milles sai viga 1741 inimest, hukkunuid oli kokku 78 (Maanteeamet..2015). Eelnevad andmed on kõikide liiklusõnnetuste liikide kohta, olenemata sellest, kas tegemist oli jalakäija või sõidukijuhiga.

Aastal 2014 registreeriti kokku 369 jalakäijate osalustega liiklusõnnetust, neis õnnetustes hukkus 26 ja sai vigastada 347 jalakäijat (Liiklusaasta 2015: 5). Siit võib näha, et kogu liiklusõnnetustes hukkunutest moodustub 33% jalakäijad. Aasta lõpukuudel on jalakäijatega juhtunud liiklusõnnetusi rohkem. Surmaga lõppenud jalakäijaõnnetustest ligikaudu pooled juhtuvad maanteedel, tavaliselt pimedal ajal ja kannatanuteks on eakamad inimesed. (Liiklusaasta 2015: 5)

Liiklusõnnetustes nimetatakse nõrgemaks pooleks jalakäijat, sama võib öelda ka jalgratturite kohta. 2012 aastal on maanteeamet koostanud kokkuvõtte jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetustest. Antud kokkuvõttes on jalgratturite olukorda liikluses nimetatud murettekitavaks (Liiklusõnnetused 2012: 1). 2011 aastal kaotas õnnetuses elu 13 ja sai vigastusi 167 jalgratturit (Liiklusõnnetused 2012: 1).

Jalgratta kasutamine sõltub palju ka ilmastikutingimustest, seepärast hakkab õnnetuste arv reeglina kasvama ilusate ilmade saabumisega kevadel (Liiklusõnnetused 2010: 8). Enamasti maikuust alates, sagenevad õnnetused jalgratturitega. Õnnetuste haripunkt on südasuvel, sügisel ilmade halvenedes, väheneb taas jalgrattaga sõitmine ning õnnetusi jääb võrreldes südasuvega, vähemaks. (Liiklusõnnetused 2010: 8).

Järgnevas tabelis on näha, kuidas aastaajad, kuude kaupa mõjutavad liiklusõnnetusi jalgratturitega. Märgatavat tõusu on näha alates mai kuust ja see kestab oktoobrini. Raskete tagajärgedega liiklusõnnetused ratturitega langevad aasta teisele poolele (Liiklusõnnetused

2010: 8). Jalgratturitele sai neis õnnetustes saatuslikuks valgustamata jalgrattaga sõitmine ning seda enamasti asulavälisel teel (Liiklusõnnetused 2010:8).

Tabel 1. Jalgrattaõnnetuste jaotus kuude kaupa (Liiklusõnnetused 2010: 8)

	Liiklusõnnetused					Hukkunud				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
Jaauar	9	2	3	7	5	2	1	0	1	1
Veebruar	1	5	1	4	2	1	0	1	0	0
Märts	5	3	7	3	4	0	1	0	0	0
Aprill	9	12	13	6	5	0	0	1	0	0
Mai	24	20	18	18	27	2	0	1	1	0
Juuni	27	23	29	27	21	1	0	1	2	0
Juuli	36	21	25	23	22	0	2	0	1	0
August	28	26	30	17	21	1	4	3	0	0
September	28	30	13	12	22	1	2	2	2	4
Oktoober	19	13	18	19	15	3	2	2	1	1
November	9	8	4	6	7	0	1	1	1	1
Detsember	10	15	2	6	6	1	5	1	1	0
	205	178	163	148	157	12	18	13	10	7

Maanteeameti liiklusstatistikas loetakse jalgrattaõnnetuseks juhtumit, kus toimus jalgratta kokkupõrge mootorsõidukiga või teise jalgrattaga, jalgratturi teelt väljasõitmine või kukkumine teel olles (Liiklusõnnetused 2012:1). Liiklusõnnetused jalgratturitega juhtuvad sagedamini linnapiirkonnas, kus liikluses läbitavad vahemaad on lühemad kui maanteedel. Liiklusõnnetuste kasvu on näha suuremates linnades nagu näiteks Tallinn, Pärnu, Tartu, Kohtla-Järve ja Narva. Nendes linnades registreeriti aastal 2011 kokku 99 (53% koguarvust) õnnetust jalgratturi osalusel, sealhulgas Tallinnas 59 õnnetust, terves Eestis oli kokku 185 liiklusõnnetust (Liiklusõnnetused 2012: 1). Asulavälisel teel juhtus 2011. aastal 49 liiklusõnnetust ja väiksemates asulates 37.

Kõige sagedamini juhtub linnas liiklusõnnetusi ristmikel, valdavalt fooriga reguleerimata ristmikel (Liiklusõnnetused 2012: 1). 2011. aastal registreeriti suuremates linnades toimunud jalgrattaõnnetustest 43% ristmikel, sh 31 % reguleerimata ja 12% reguleeritud ristmikel (Liiklusõnnetused 2012: 2). Järgnevalt tabelis 2 on näidatud liiklusõnnetusse sattunud jalgratturite arv vanusegrupiti ja liiklusõnnetuste toimumiskohtade järgi. Tegemist

ei ole terve tabeliga, mis antud kokkuvõttest võis lugeda. Antud töösse on sisse toodud liiklejad vanusest 25. Tabeli viimases reas on liiklejad vanusest 65 +, mis on antud lõputöö sihtgrupp.

Tabel 2. Suuremates linnades liiklusõnnetuses osalenud jalgratturid 10 000 vastavas eas elaniku kohta 2011. aastal. Tumedamas kirjas on märgitud näitajad, mis on muutunud halvemaks 2008- 2010 keskmiste näitajatega (Liiklusõnnetused 2012: 2)

Vanus	Ristmik, fooriga	Ristmik, foorita	Ristmik kokku	Ülekäigurada	Ristmike- vaheline sirge	Muu koht
25- 34	0,29	0,38	0,67	0,10	0,67	0,58
35- 44	0,00	0,53	0,53	0,00	0,53	0,11
45- 54	0,00	0,23	0,23	0,11	0,45	0,23
55-64	0,24	0,12	0,36	0,12	0,12	0,24
65-...	0,18	0,18	0,36	0,46	0,36	0,00

Tabelist 2 on näha, kus juhtub sagedamini jalgratturitega õnnetusi. Kõige tüüpilisemateks ristmikuõnnetusteks on nimetatud olukorda, kus üks sõiduk hakkab sooritama pööret ega arvesta vastutulevate ja tagant lähenevate sõidukitega (Liiklusõnnetused..2012: 2). Veel võib nimetada kõrvalteelt peateele ettesõitu. Jalgratturile on üheks suuremaks ohuks sattumine ees liikuva mootorsõidukijuhhi nn. pimealasse. See on piirkond, mida pööret sooritav sõidukijuht ei näe tahavaatepeeglist. Selline oht varitseb eelkõige jalgrattureid, kes üritavad ristmikku ületada otse ega vähenda seetõttu enne ristmikule jõudmist õigeaegselt sõidukiirust. (Liiklusõnnetused 2012: 2)

Eelnevas tabelis on märgitud liiklusõnnetused, mis on juhtunud ülekäiguradadel, 65+ vanuses isikutel on see number oluliselt suurem kui teistel vanusegruppidel. Võib nimetada mitmeid ohutegureid, miks ülekäiguradadel juhtub õnnetusi, näiteks ratturi liikumiskiirus on suurem kui jalakäijal, rattur eirab foori, rattur ei peatu enne ülekäigurada ega veendu teeületuse ohutuses, sõidukijuhid ei arvesta ratturite suurema liikumiskiirusega või autojuht eirab foori (Liiklusõnnetused 2012: 3). See loetelu näitab, et igal hetkel võib midagi juhtuda, kui eiratakse lihtsaid reegleid ja ei arvestata teineteisega.

Järgnevas tabelis on vanuses 65+ jalakäijate ja jalgratturite andmed. Need andmed on esitatud 12 kuu pikkuse perioodi vahemikus 01.02.2014 - 31.01.2015 (Liiklusõnnetused..2015).

Tabel 3. Liiklusõnnetused suuremates linnades, jalgratturite ja jalakäijatega vanuses 65+ (Autori koostatud, Maanteeameti andmete põhjal).

Liik	Jalgratturid	Jalakäijad
Vanus	65+	65+
	2014-2015	2014-2015
Linnad kokku	9	51
10 tuhande el. kohta	0,78	4,45
Tallinn	4	40
Tartu	3	3
Pärnu	2	5
Narva	0	3

Eakate jalakäijatega juhtub õnnetusi just suuremates linnades, Tallinna liiklus on kordades keerulisem kui Pärnus ning elanikke on pealinnas rohkem kui Pärnus. Seepärast juhtub Tallinnas ka kordades rohkem liiklusõnnetusi. Jalgratturid ei ole nii palju õnnetustesse sattunud, kui jalakäijad, kuigi mõlemad liigid on liikluses võrreldes sõidukiga nõrgemad.

Euroopa Liidu liikluskomisjoni poolt on koostatud kokkuvõte. Antud kokkuvõttes on liiklusstatistika kõigi Euroopa Liidu liikmesriikide kohta. Kokkuvõttes on välja toodud, et

kõige turvalisem on liigelda Rootsis, Inglismaal ja Taanis, nendes riikides on madalaim surmade suhtarv liikluses. (Summary..2014) Kõige rohkem oli aastal 2013 surmajuhtumeid Rumeenias, Lätis, Poolas ja Leedus. Eelnevalt nimetatud kokkuvõttes on kirjas ka Eesti andmed. Antud kokkuvõttes on võrreldud andmeid aastast 2012 ja 2013.

Võrreldes Eesti liiklusstatistikat lähiriikidega, siis Eestis on oht liikluses elu kaotada ligikaudu kaks korda suurem kui Rootsis, Norras või Taanis (Liiklusaasta 2015: 9). Samas on Eestis võrreldes Läti ja Leeduga turvalisem liigelda. Lätis hukkus eelmisel aastal 18 % rohkem inimesi kui kolmel varasemal aastal. Eesti probleemiks on juba aastaid peetud hukkunud jalakäijate suurt arvu. Aastatel 2011-2013 hukkus Eestis miljoni elaniku kohta 20 jalakäijat (muutust ei ole), Soomes on sama näitaja kuus ning Taanis ja Rootsis viis, Norras vaid kolm (Liiklusaasta...2015: 9).

Tabel 4. Hukkunute arv Eestis ning mujal (Liiklusaasta 2015: 9)

Riik	2013	2014	Muutus	Hukkunut 1miljoni elaniku kohta 2014
Rootsi	256	265	4%	27
Norra	187	149	-20%	29
Taani	191	183	-4%	32
Soome	258	215	-17%	39
Eesti	81	78	- 4%	59
Leedu	258	267	3%	91
Läti	179	211	18%	106

Tabelist võib näha, et Eestis on olukord paranenud. Miljoni elaniku kohta hakkub inimesi kõige vähem Rootsis, kuigi aastal 2014 oli näha väikest tõusu.

Kõige rohkem saab Eestis inimesi surma sõiduautos sõites, kuid võrreldes teiste Põhjamaadega ei ole need näitajad väga palju erinevad (Liiklusaasta 2015: 9). Aastatel

2011 – 2013 hukkus Eestis sõiduautot juhtides või selles reisijana sõites 35 inimest miljoni elaniku kohta. Soomes oli see arv 29 ja Rootsis, Norras ning Taanis 15-18 ehk poole vähem kui Eestis. Lätis oli see arv 36 inimest miljoni elaniku kohta. (Ibid: 9)

1.5 Helkuri kasutamine jalakäijana ja jalgratturina

Kas helkur on vajalik, või ei? Selliseid küsimusi kuuleme igapäevaselt, eriti siis, kui see teema on aktuaalne, näiteks sügisel. Seadus kohustab inimest kasutama helkurit või valgusallikat halva nähtavuse korral või pimedal ajal teel liikudes. Helkur on vahend inimese või muu objekti märgatavuse suurendamiseks pimedajal sellelt vahendilt valgusallika poole tagasi peegelduva valguse abil (Liiklusseadus...2011). Nii mõnigi inimene on olnud pahane, et miks peab kasutama helkurit sõidukijuht või isik, kes kasutab ühistransporti. Arvatakse ka seda, et linnas pole helkurit vaja, kuna tänavavalgustus ju põleb. Teistes Euroopa riikides ei ole helkuri kandmine kohustuslik, kuid Norra on koostanud riikliku maanteeturvalisuse arengukava. Seal on eesmärgiks aastaks 2018 jalakäijate helkuri kasutamist suurendada 15 % võrra, seda siis täiskasvanute hulgas ja öisel ajal ning valgustatud tänavatel ja linnapiirkondades. Aastal 2013 oli see protsent 25 (Indicator..2014).

Jalgratas ja jalgrattur on kooslus, mida võib kevad-suvisel perioodil tänavatel liikumas näha. Jalgratas on vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil (Liiklusseadus..2011). Ka võib jalgratas olla varustatud elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi- nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti (Nõuded jalgratturile..2011). Aastal 2011 muutusid mõningad jalgratturile kehtestatud nõuded. Näiteks peab nüüd jalgrattal olema ees valge tuli ja taga punane tuli, lisaks sellele peab olema signaalkell, vähemalt ühe ratta mõlemal küljel kollane või valge helkur. Paljudele võib tulla see üllatuseks, et jalgrattal peavad olema eelnevalt nimetatud esemed. Uuemate jalgratastega ei ole probleemi, kuna poest jalgratast ostes on sellel küljes helkurid ja enamikel ka tuled ning signaalkell. Kuid probleemiks on jalgrattad, mis on inimestel olnud kaua, need on vanemat tüüpi jalgrattad, millele peab külge muretsema helkurid, kella ja tuled.

Kõik eelnev on jalgratturi enda turvalisuse tagamiseks. Jalgrattur ise saaks muuta oma sõitu veel turvalisemaks, selleks tuleks kasutada kiivrit, vajadusel helkurvesti. Eestis ei ole jalgrattakiiver kohustuslik, kohustuslik on see alla 16 aastastel lastel, kes liiklevad jalgrattaga. Aastal 2012 viidi läbi uuring selle kohta, kuidas Eestis jalgrattakiivrit kasutatakse (Jalgrattakiivri 2012). Sellest uuringust selgus, et täiskasvanutest, kes sõidavad jalgrattaga, kannab kiivrit (alati ja sageli) vaid 27% , seda ei tee üldse 65% vastanutest. Mittekandjad on vanuses 50 – 74 aastat, enamik elab väiksemates linnades. Põhjus, miks kiivrit ei kanta on see, et neil lihtsalt pole seda olemas. Põhjendatakse veel sellega, et sõidetakse ohutumates kohtades nagu näiteks metsas, kergliiklusteel, maal. Veel toodi põhjuseks, et kiiver on ebamugav. (Jalgrattakiivri 2012: 15) Kindlasti võiks olla rohkem kiivri kandjaid, sest see on ju inimese enda huvides.

Siinkohal võib näite tuua Rootsist, kus on kuni 15aastastel kiiver kohustuslik, kuid samas kannavad kiivrit ka täiskasvanud. Et suurendada jalgratturite seas kiivri kasutamist, on Rootsi riik koostanud kava, kuidas inimesi rohkem innustada seda kandma. Vastavalt Rootsi liiklusohutuse strateegiale, soovitakse aastaks 2020 saavutada see, et pea 70% jalgratturitest kasutaks kiivrit (Increased..2014). Rootsi uuringud näitavad, et liiklussurmade protsenti on võimalik vähendada 25% ni ja vigastusi vähendada 10 %. (Ibid) Aastal 2013 uuriti Rootsis kiivri kasutust, sealt selgus, et 36% jalgratturitest kasutavad seda. Kõige suurem kiivri kasutus oli Stockholm'i elanik seas, 73%. Kiivrikandjad põhjendasid seda sellega, et liiklus on muutunud intensiivsemaks, nad soovivad ennast ja oma peret kaitsta ning, et moodsa kiivri kandmine on moes (Ibid).

Jalgratturitest on suuremas ohus lapsed ja noored vanuses 10 - 17 aastat. Maanteeamet on kõige probleemsemaks sihtgrupiks nimetanud 35 – 64 aastaseid jalgrattureid, nendega juhtunud rattaõnnetustest iga neljas toimub pimedal ajal ja valdavas enamiku väikelinnades- asulates või maanteedel (Jalgratturid..2011).

Nii jalakäija kui jalgratturi risk sattuda liiklusõnnetusse pimedal ajal on mitmekordne võrreldes hea nähtavusega päeval ajal. Võib täheldada seda, et liiklusõnnetuste tagajärjel üle poolte jalakäijatest ja iga viienda jalgratturi vigastumine või surmajuhtum leiab aset

pimedal või hämaral teelõigul (Mida..2011). Veel on iseloomulik see, et suurem osa pimedaja jalakäijatega juhtunud raskete tagajärgedega õnnetustest on aset leidnud asulavälisel teel. Asulavälisel teel on ka sõidukite kiirused suuremad ja seepärast on selliste liiklusõnnetuste tagajärjed traagilised, enamjaolt lõpevad need surmaga või raskete tervisekahjustustega.

Võrreldes aastaga 2011, mil tehti eelmine sarnane uuring, on inimeste teadlikkus helkuri kasutamisest tõusnud ja nad on hakanud rohkem helkureid kasutama. Maanteeamet ja EMOR on viinud läbi erinevaid uuringuid helkurite kasutamise kohta. 2014 aasta jaanuaris valmis TNS Emor'il uuring jalakäija helkuri kasutamise kohta. Uuring annab ülevaate Eesti 15+ aastaste elanike arvamustest ja hinnangutest, valimisse kuulus 1112 inimest. Antud uuring näitab, et helkuri kandmist peetakse vajalikuks ning see positiivne hoiak realiseerub ka käitumises. (Jalakäijahelkuri 2014: 6)

1.6 Eakate liiklusalased koolitused

Maanteeamet ning Politsei- ja Piirivalveamet jõudsid 2014. aastal liiklusohutuse ennetustöös teavituse, nõustamise, avalike ürituste ja muu sellise kaudu hinnanguliselt ca 180 000 inimeseni, see teeb elanikkonnast 14% (Liiklusaasta 2015: 15). Erinevatele sihtgruppidele (alaealised, õpetajad, eakad) teostati erinevaid ettevõtmisi.

Eraldi sihtgrupp, mis on välja toodud, on eakad ja neile suunatud tegevused. Kokku viidi eakate koolitusi ja ohutuspäevi läbi 149 korral ning neis osales 5831 eakat. Koolitus- ja ohutuspäevi toimus nii Ida- kui Lääne-Virumaal, samuti Tartus, Tallinnas ja Pärnus. Eraldi on välja toodud pilootprojekt, mis viidi läbi Pärnus, Tallinnas, Tartus ja Narvas, selle projekti käigus koolitati eakaid mootorsõidukijuhte. (Liiklusaasta 2015: 15) Eakate mootorsõidukijuhtide täiendkoolituse kava "Väärikas mootorsõidukijuht" sisaldas kahepäevast koolitust.

Esimesel päeval anti ülevaade liikluskorrast Eestis, analüüsiti liiklusõnnetuste põhjuseid, selgitati suuremaid muudatusi, mis olid toimunud liikluseaduses. Veel toimus loeng sõidukite turvalisusest ja igapäevaste riskide vähendamise võimalustest. Rääkimas käis ka

perearst, kes jagas erinevaid soovitusi ohutuks liiklemiseks eesmärgiga teavitada juhte eaga kaasnevatest muutustest ja nendest tulenevatest võimalikest riskidest liikluses. (Liiklusaasta 2015: 16)

Teisel koolituse päeval toimus praktiline õppesõit koos analüüsiga: jälgiti ja tehti järeldusi sõiduasendist, juhtimisvõtetest eri kiirustel. Liiklusreeglitest kinnipidamine ja selle vajalikkust, teiste liiklejatega arvestamine, ökonoomse sõidu võtted ning parkimine (Liiklusaasta 2015: 16).

Maanteeametil (Liikluskasvatus..2015) on nimekiri koolitustest, mida on võimalik tellida ja vajadusel ning võimalusel kaasrahastada Maanteeameti lääne regioonist. Eakatele suunatud koolitused on järgmised:

1. Eakatele suunatud liiklusohutus koolitus
2. Eakate liikluskoolitus
3. M&K Helkur
4. Helkur kõigile! Pärnu ja Pärnumaa (koolitaja Lääne prefektuur)
5. Liiklen teadlikult ja ohutult Hiiumaal (Koolitaja Lääne prefektuur)
6. Liiklusteemaline loeng liiklusohutuse osakonna töötajatele

Erinevaid liikluskoolitusi ja ohutuspäevi on läbi viinud nii maanteeamet, kui ka politsei- ja piirivalveamet. Ohutuspäevadel on jagatud helkureid ja helkurveste, erinevaid voldikuid ohutu liiklemise kohta.

2. UURIMUS PÄRNU LINNA EAKATE LIIKLUSKÄITUMISEST

2.1 Uurimiseesmärk, -küsimused ja –ülesanded

Uuringu eesmärk on välja selgitada eakate liiklusalaseid teadmisi ja nende praktiseerimist igapäevaselt. Uuritakse eakate teadmisi liiklusseadusest, kuivõrd nad sellest teadlikud on. Lisaks on uuritud helkuri kasutust, liiklemist jalakäijana ning jalgratturina. Uurimuses on küsimused ka liiklusõnnetusse sattumise kohta. Eesmärgi saavutamiseks on seatud järgmised uurimisküsimused, millele soovitakse leida vastuseid:

- Kas eakad on liiklusseadusega tutvunud?
- Kuidas ollakse rahul Pärnu liikluskorraldusega?
- Kas helkurit kasutatakse?
- Kuidas ületatakse sõiduteed?
- Kas kardetakse sattuda liiklusõnnetusse?
- Millised teadmised on jalgrattaga liikleval eakal, kas nad teavad, mis on kohustuslik?

Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati järgmised uurimisülesanded:

- teemat käsitleva kirjandusega tutvumine ja sellest ülevaate andmine;
- ankeetküsimustiku koostamine eakatele (Lisa 1);
- valimi koostamine;
- uuringu läbiviimine ja andmete kogumine
- saadud andmete analüüsimine;
- järelduste ja ettepanekute tegemine.

2.2 Uurimismeetod, uurimuse läbiviimine ja valim

Antud diplomitöö uuringu tulemuste saamiseks kasutati kvantitatiivset uurimismeetodit. Küsitlus koosnes erinevatest blokkidest, neid oli kokku kuus. Vastuseid küsimustele sai anda *Likerti* 6 pallilisel skaalal - kolm positiivset, kolm negatiivset. (Ajzen, F 1980 ref. Evans, N 1998). Viiendas blokis on küsimused jalgrattaga liiklemise kohta, sinna vastasid vaid need, kes kasutavad jalgratast. Küsitluse lõpus oli neli avatud küsimust, millele sai vabas vormis vastata.

Uurimus viidi läbi kahel erineval ajal. Esimesed ankeedid jagati välja 4 märtsil 2015 aastal Väärikate ülikoolis. Väärikate ülikoolis jagas küsitlusi töö kirjutaja ise. Teine osa küsimustikke toimetati Pärnu avahoolduskeskusesse, kus asub MTÜ eakate ühing Elulust. Elulustis olid need ankeedid alates 19 märts kuni 2. aprill 2015 aasta. Seal jagas ankeete ühingu liikmetele nende eestvedaja. Eestvedajalt saadud tagasisides selgus, et paljud eakad on külastanud ka Väärikate ülikooli loengut, kus oli sama ankeeti jagatud. Seega need eakad, kes olid eelnevalt ankeeti täitnud, seda topelt enam ei teinud. Kokku tuli vastajaid 34.

Väärikate ülikoolist tagasi saadud ankeetidest võeti välja 15 vastanu küsitlused. Põhjus, miks need ankeedid välja võeti on see, et need vastanud on vanuses 55- 64. Kuna antud töös uuriti 65 + vanuses eakaid siis need ankeedid ei sobinud. Nendest vastanutest oli kolm meest ja 12 naist. Analüüsiks sobivaid ankeeti sai kokku 66.

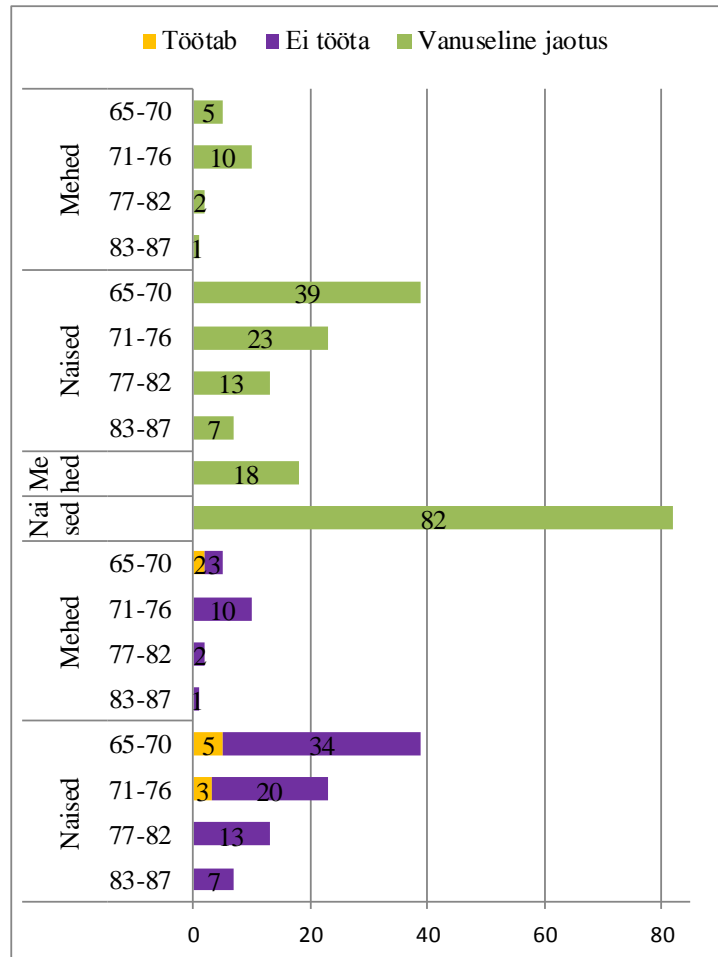
Valimisse kuuluvad eakad vanuses 65+, kes külastavad Elulustis toimuvaid huviringe ning Väärikate ülikooli poolt pakutavaid loenguid. Valik tehti selline, kuna need on populaarsemad kohad, kus eakad kogunevad. Seega on valimisse sattunud eakad, kes on tegusamad ja osalevad aktiivselt erinevates tegevustes.

Joonisel 4 on ära toodud meeste ja naiste vanuseline jaotus. Viimases blokis on näha töötavate ja mitte töötavate naiste ja meeste vanuseline jaotus. Töötamine ei puutu otseselt liiklus teemasse, kuid sooviti seda sooviti teada saada seepärast, et kui eakas on aktiivne ka tööturul siis seda suurem on tema osalemine liikluses.

Aktiivsemad vastajad olid naised, kokku oli neid 82, mehed osutusid tagasihoidlikumaks. Selles vanuses on Pärnu linnas mehi oluliselt vähem, kui naisi. Seda näitab Pärnu linna

terviseprofiil, mis koostati aastal 2009, sealt võib lugeda, et mehi on kokku 19129 ja naisi 24482 (Pärnu linna..2010). Ankeetküsitlusele vastas 18 meest. Vanuse järgi näeme, et naistest kõige aktiivsemad on vanuses 65-70, meestel aga vanus 71-76.

Kõige vanem mees, kes küsimustele vastas oli vanuses 84 ja naine vanuses 87. Üle 80 aastaseid vastajaid oli kokku 13. See näitab, et ka väga kõrges vanuses, ollakse aktiivsed ja käiakse erinevatel koosviibimistel ja huviringides.

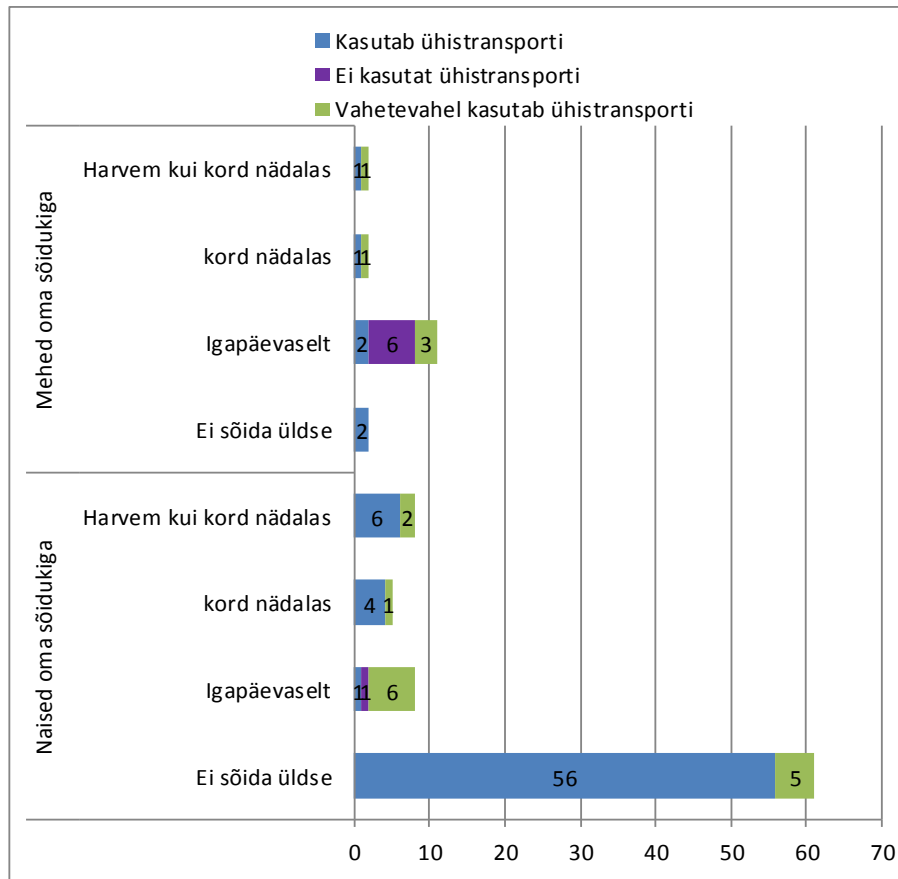


Joonis 4. Naiste ja meeste vanuseline jaotus, töötavate ja mitte töötavate vastanute arv (autori koostatud).

Tegemist on juba pensionieas olevate inimestega, kuid siiski võime näha, et vastanute hulgas on töötavaid inimesi. Töötavate isikute arv ei ole suur, kuid selleks vanuses on see

siiski märkimisvärne. Nii naised kui mehed vanuses 65-70 töötavad vastavalt viis ja kaks inimest. Võib öelda, et kõrgemas eas naised on ka tööturul aktiivsemad.

Ühistransport on kõige vajalikum just eakatele, kes ei suuda ise suuri vahemaid jalgsi läbida ja neil on vähem võimalusi kasutada sõidukit või muud liikumiseks vajalikku transporti.

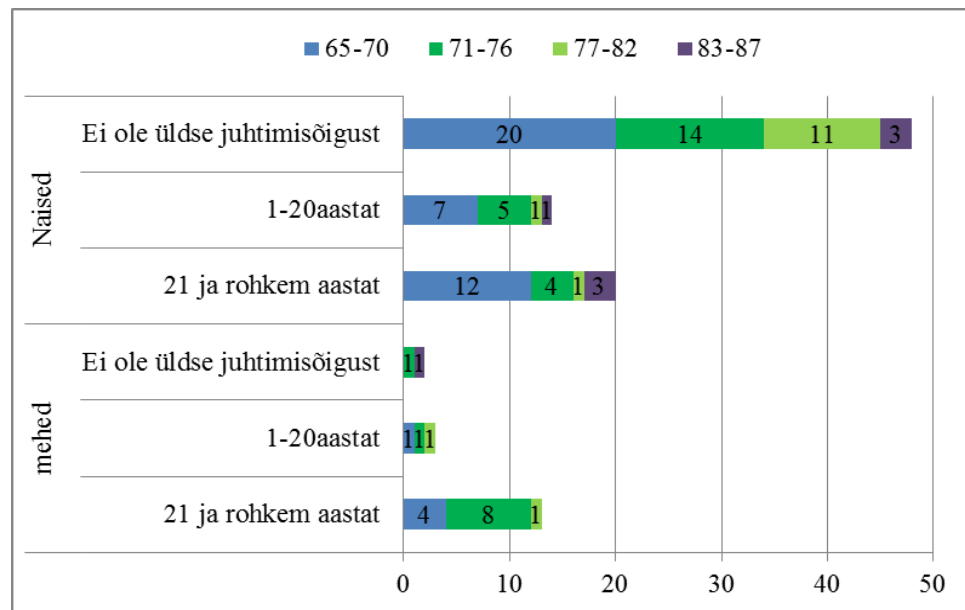


Joonis 5. Oma sõiduki kasutamine ja ühistranspordiga sõitmine (autori koostatud).

Antud töö küsimustikus oli küsitud ka Pärnu linna liikluskorralduse muutmise vajalikkuse kohta. Saadud vastustes oli tehtud ettepanekuid ühistranspordi paremaks korraldamiseks. Siinkohal võib tuua ühe 71 aastase proua arvamuse bussipeatuse muutmise kohta.

Kindlasti tuleb muuta bussipeatuse kohta Vee tänaval „Dünamo“ poe ees. Bussist väljudes komistad prügikasti, puude vastu, pinkide vastu ja bussi ootavate inimeste vastu. Bussipeatus on talvel väga pime (71 naine).

Joonis 5 on võrreldud oma sõiduki kasutamist ja ühistranspordi kasutamist. Palju on selliseid eakaid, kes ei sõida üldse sõidukiga, kasutavad vaid ühistransporti. Igapäevaselt kasutavad mehed rohkem sõiduautot, kui ühistransporti. Võib arvata, et eakad usaldavad ühistransporti, edasises uuringus on uuritud ka eakate rahulolu ühistranspordiga (Joonis 7). Kõige vanem sõiduki kasutaja on meessoost ja tema vanuseks on 80, kasutab oma sõidukit harvem kui kord nädalas. Naiste seast on kõige vanem sõiduki kasutaja 75 aastane ja tema sõidab ise sõidukiga kord nädalas. On ka neid eakaid, kellel on juhtimisõigus olemas, kuid sõidukit enam ei kasuta, uuringust tuli välja, et sellised eakad on kõik naised vanuses 69 – 86. Kindlasti on erinevaid põhjuseid, miks enam sõidukiga ei sõideta, kuid uuringus seda ei uuritud.



Joonis 6. Juhilubade olemasolu, soo ja vanuse järgi (autori koostatud)

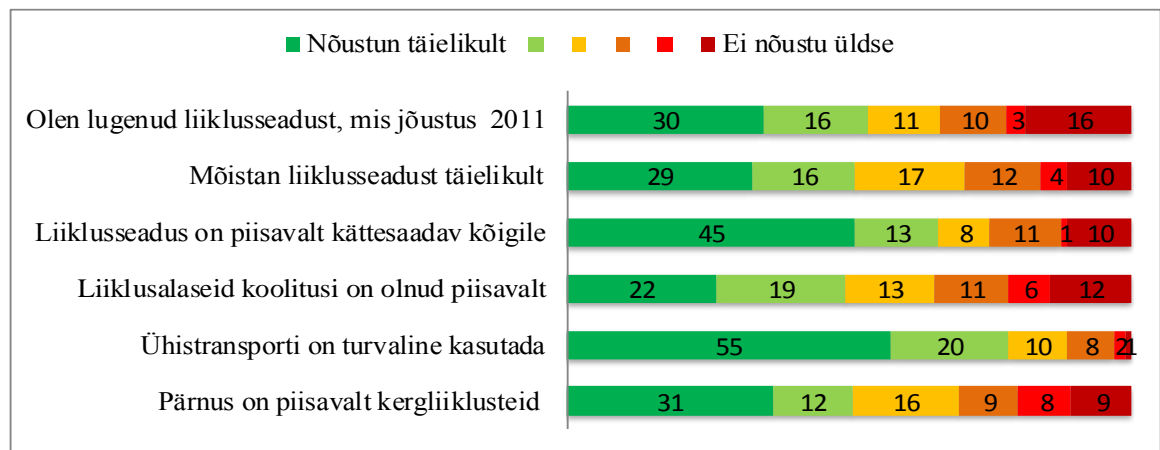
Joonisel 6 on toodud juhtimisõiguse staaž vanuste ja soo järgi. Joonisel võib näha seda, et enamik meestel on juhiluba olemas ja seda rohkem kui 21 aastat. Naistel vanuses 65 - 70 on 1- 5 aastase staažiga 3 juhti, meeste hulgas nii väikese staažiga juhte ei ole. Juhtimisõiguseta vastajaid on 50, enamik on naised ja vaid 2 meest ei oma juhtimisõigust. Küsitlusest tuli välja ka üks kummaline fakt, mis võib olla vastanu enda viga – nimelt naissoost vastaja vastas, et tal ei ole juhtimisõigust, kuid samas väidab ta, et sõidab kord

nädalas ise sõidukiga. Võimalik, et see 66 aastane proua käib hoopis autokoolis, kuid seda ei ole võimalik enam kindlaks teha, miks ta nii vastas.

Küsitlusest otseselt ei saa teada, kas vastajad kellel on olemas juhiluba tunnevad ennast jalakäijana kindlamalt, kuid siinkohal on töö kirjutajal oma seisukoht. Kui inimesel on juhtimisstaaz ja oma sõidukit on kasutanud, siis ta näeb mis tänavatel toimub ja hiljem ise jalakäijana oskab paremini liiklust mõista.

2.3 Üldine arusaam liiklusseadusest, koolitusvajadus, ühis-transport ja kergliiklusteede piisavus

Ankeetküsitluses olid väited, üldise liikluse kohta Pärnu linnas. Esmalt oli küsimus liiklusseaduse kohta, mis jõustus aastal 2011. See blokk juhtis eakate tähelepanu sellele, et aastal 2011 jõustus uus liiklusseadus ja kadus ära liikluseeskiri. Erinevatele väidetele oli eri arv vastajaid.



Joonis 7. Üldine liiklus (autori koostatud).

Seadus on täitmiseks, mida siin mõista veel on? (71M)

Appi! Ma ei ole lugenud liiklusseadust 2011 a (84M).

Eelnevalt on välja toodud mõne vastaja juurde kirjutatud märkused, need kaks olid ka ainukesed.

Liiklusseaduse lugemist tunnistava päris paljud inimesed, samas on paljud julgenud tunnistada, et nad ei ole üldse seda lugenud. Esimesele väitele vastas kokku 87 inimest 100, seega vastamata jättis 13 isikut. Järgnevale väitele vastas 88 inimest ja vastamata jättis 12 isikut. Enamus, kes on liiklusseadust lugenud, on sellest aru saanud. Liiklusseaduse kättesaadavusega nõustuvad 88 vastanust 45. Avatud küsimuste juures avaldas üks inimene järgmise koolitus soovitus, mis puudutas liiklusseadust.

Võiks olla näiteks liiklusseaduse tutvustamine ja liikluse õpetus (75N).

Väitega, et liikluslaseid koolitusi võiks olla rohkem, nõustus täielikult 22 isikut 83st. Paljud eakad sooviksid liikluslaseid koolitusi. Avatud küsimuste hulgas oli sellekohane küsimus, siinkohal tuuakse välja mõningate vastajate arvamused.

Täiskasvanud võib-olla ei vaja seda koolitust kuid lasteaia lastele, koolilastele kuluks selle alased koolitused küll ära (67N).

Meie eas peaks juba olema kõik selge, pole vaja (68N).

Jalgratturitele, et nad hakkaksid kasutama jalgratta kella, kui nad sõidavad kõnniteel ja mööduvad seal kõndijatest ning ehmatades ootamatu selja tagant möödumisega (68N).

Sagedamini liikluslaseid koolitusi lastele ja nende vanematele, samuti noortele, kes kihutavad autodega – eirates liikluseeskirja (82N).

Ühistransporti puudutavale väitele vastas 96 vastajat, neist 55 on nõus sellega, et ühistransporti on turvaline kasutada. Negatiivseid hoiakuid pigem ei ole, vaid üks kodanik ütleb, et ühistransport ei ole üldse turvaline. Avatud küsimuste tagasisidest võib välja lugeda, et eakad on pahased ühistranspordi korralduse peale. Üks vastaja, kes pigem ei olnud rahul ühistranspordi turvalisusega rõhutas oma pahameelt järgnevalt.

Ühistransport paisati lausa kuritahtlikult segamini, a) mööda Riia mnt. Pole õhtegi linnaliini otse metsakalmistu peatuseni. b) Papiniidus pandi (? sihilikult) Ristikusse viivad

bussid nii, et nr 40ga sõitjad peavad ootama (15-20 minutit). Teatri ja papiniidu peatustes mõttetud ümberistumised sunnivad kiirustama tee ületamisel – väga ohtlik (79N).

Linnaliinide bussipeatus Vee tn. tuleb üle viia bussijaama juurde nii kiiresti kui võimalik. Vee tn. busside praegune peatus on lihtsalt logistiku väljamõeldis (71M).

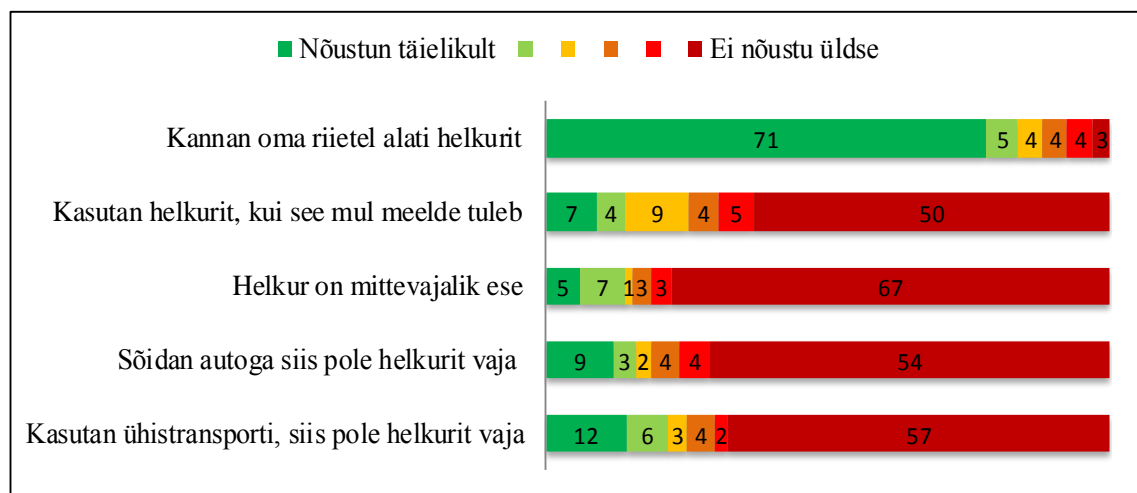
Väikese linna liikluses on põhjendamatult palju ümberistumisi (86N).

Unistame, et linnvõim taastab bussiliikluse endisel kujul ilma ümberistumise sunnita (79N).

Kergliiklustee väitele „Pärnus on piisavalt kergliiklusteid“, vastas kokku 85 inimest, neist olid täielikult nõus 31 vastanut, nende arvates on kergliiklusteid piisavalt. Samas ei ole olukorraga üldse rahul 9 vastajat. Rohkem jalgrattateid (65N)

2.4 Helkuri kasutamine

Helkuri kasutamine on eakate hulgas populaarne, seda kinnitab järgnev joonis 8. Võimalik, et kõik vastajad ei ole vastanud ausalt, kuid tuleb lähtuda sellest, mis on vastatud. Sellele väitele vastas 91 isikut. Üheksa vastanut jätsid selle väite vastamata.



Joonis 8. Helkuri kasutamine (autori koostatud).

Avatud küsimuste vastustest võis samuti lugeda, et soovitatakse kasutada helkurit.

Helkur on väga vajalik, sest autojuht tõesti ei märka pimedas liiklejat (77 N).

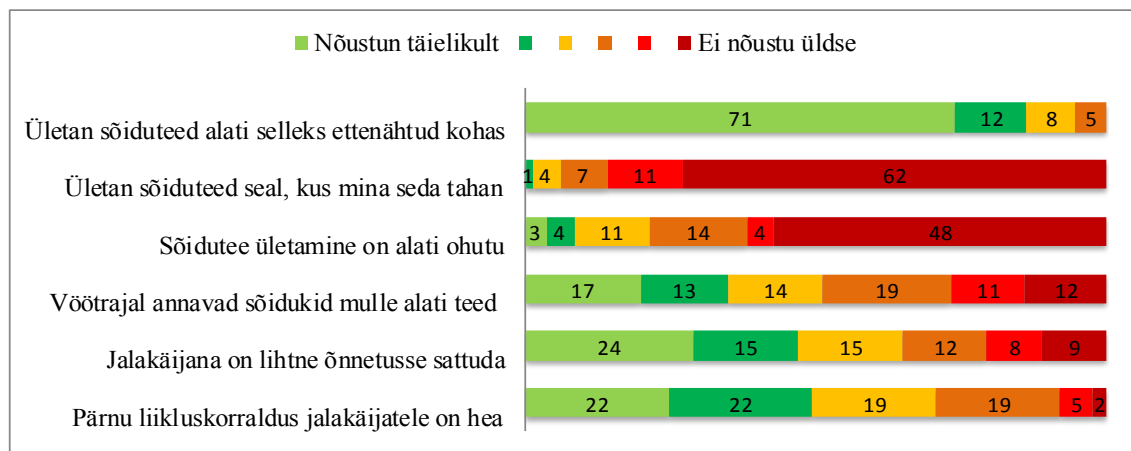
Kanna kindlasti helkurit liikumisel pimedal ajal (66N).

Vanematel inimestel võib ette tulla olukordi, kus nad unustavad oma helkurit kasutada. Võimalik, et kasutatakse mitmeid üleriideid ja erinevaid kotte, kõigi asjade küljes ei pruugi olla helkurit. 79 vastajast julgesid väga vähesed vastata, et nad kasutavad helkurit, kui see neil meelde tuleb.

Väga positiivne on see, et 86 vastajast 67 on seisukohal et helkur on siiski vajalik ese. Sõidukiga sõites kasutavad ka enamus helkurit. Üsna suur arv inimesi on vastanud, et kui kasutavad ühistransporti siis pole helkurit vaja. 85 vastajast 12 on sellisel arvamusel.

2.5 Liiklemine jalakäijana

Liiklemine jalakäijana on ekatae hulgas väga populaarne. Antud küsitluse põhjal ületavad eakad sõiduteed just selleks ettenähtud kohas. Negatiivseid vastuseid oli 5, võimalik et mitte alati ei lähe nad õiges kohas üle tee. Kokku vastas sellele väitele 96 isikut 100 st.



Joonis 9. Liiklemine jalakäijana (autori koostatud).

Sõidutee ületamisega saavad antud ankeedile vastanud väga hästi hakkama. 85 vastajast 1 nõustub selle vastusega täielikult, et tema ületab teed seal, kus tema seda tahab. Vastajad ei

pea sõidutee ületamist turvaliseks. Seda näitab see, et 48 vastajat 84 st, arvab, et sõidutee ületus ei ole ohutu, veel 18 ei nõustu selle väitega. Sõidutee ületust peab ohutuks 3 vastanut ning peaaegu nõus on veel 15 vastanut. Sõidutee ületamise kohta tegi oma märkuse üks vanaproua, kes juhib tähelepanu, miks ta on sunnitud suvalises kohas teed ületama.

Elan Raekülas individuaalelamute rajoonis, kus on ainult Merimetsa tänaval kõnnitee,- see ka tänava ühelt pool. Ülekäik-sebra- ainult Olevi poe juures. Nii et tuleb ikka ületada teed, kus vajalik (77N).

Kõige rohkem erinevaid vastuseid tuli väitele, vöötrajal annavad sõidukid mulle alati teed. Kokku vastas sellele väitele 86 vastajat, selle väitega ei nõustunud üldse 12 vastajat ja ei poolele kaldub veel lisaks 21 vastajat. Vastajad jagunevad enam vähem pooleks, 44 vastajat on seisukohal, et sõidukid annavad neile alati vöötrajal teed, kuid 42 vastajat on teisel seisukohal. Alljärgnevalt on kirjutatud kahe vastaja arvamused, üks sõidukijuhile ja teine soovitus jalakäijale.

Autojuhid peaks ka vöötraja ees aeglustama sõitu sujuvalt, mitte äkkpidurdades. See ehmatab eakat ja võib valesti käituda (79N)

Mitte minna vales kohas üle ja vöötrajale astudes jälgida, et mõlema sõidureas sõiduk peatub (70N).

Vastajatele anti võimalus hinnata liikluskorraldust Pärnus jalakäijatele. Kokku vastas 89 vastajat 100st. Positiivseid vastuseid oli kokku 63, Pärnu liikluskorraldusega jalakäijatele oli rahul 22 vastajat. Üldse ei olnud rahul 2 vastajat ja pigem negatiivsele poolele jäi veel 24 vastajat. Avatud küsimustes avaldati arvamust Pärnu liikluskorralduse muutmise kohta, siinkohal mõningate vastanute arvamused. Päris paljud vastajad on mures valgusfoorides liiga kiiresti vahetuvate tulede pärast, eakad ei jõua nii kiiresti teed ületada.

Valgusfooris põleb roheline tuli liiga vähe aega. Minu sõbranna on rulaatoriga keset ülekäigurada, kui juba põleb punane tuli. Mina jõuan üle kiirel sammul (70N).

Hetkel ei oska öelda, kuid alati on variante, võimalusi, kui asjasse teadlikumalt süveneda, muuta paremat veel paremaks (67N).

Mitme valgusfoori töö on jalakäijatele ohtlik, n. Riia maanteel, roheline ei põle nii kaua, et ületada terve tänav. Peaks jääma keset teed liiklusvoogude vahele (heitgaasid), minna jooksuga (võimatu) või lõpetada punasega (79N).

Jalgrattaga liigeldes pole alati sõiduteelt kõnniteele üleminekuid (68 N).

Olen rahul ja ei vaja muudatusi! (68N)

Kriitilise pilguga üle vaadata jalakäijate ülekäigukohad- need on sageli liiga lähestikkuliikluse muudavad mitte just sujuvaks (ja heitgaase tekitavad). Suvel on paljud liiklusemärgid puudeokste varju kasvanud ja pole nähtavad (eriti võõrale juhile) (71M).

Jalakäijate tänava osad on väga viletsas seisus (80M).

Kuna elan kesklinnas ja liiklen jalgrattaga ja jalgsi, siis olen rahul (76 N).

Kergliiklusteede ääres peaks olema rohkem pinke puhkamiseks (68 N).

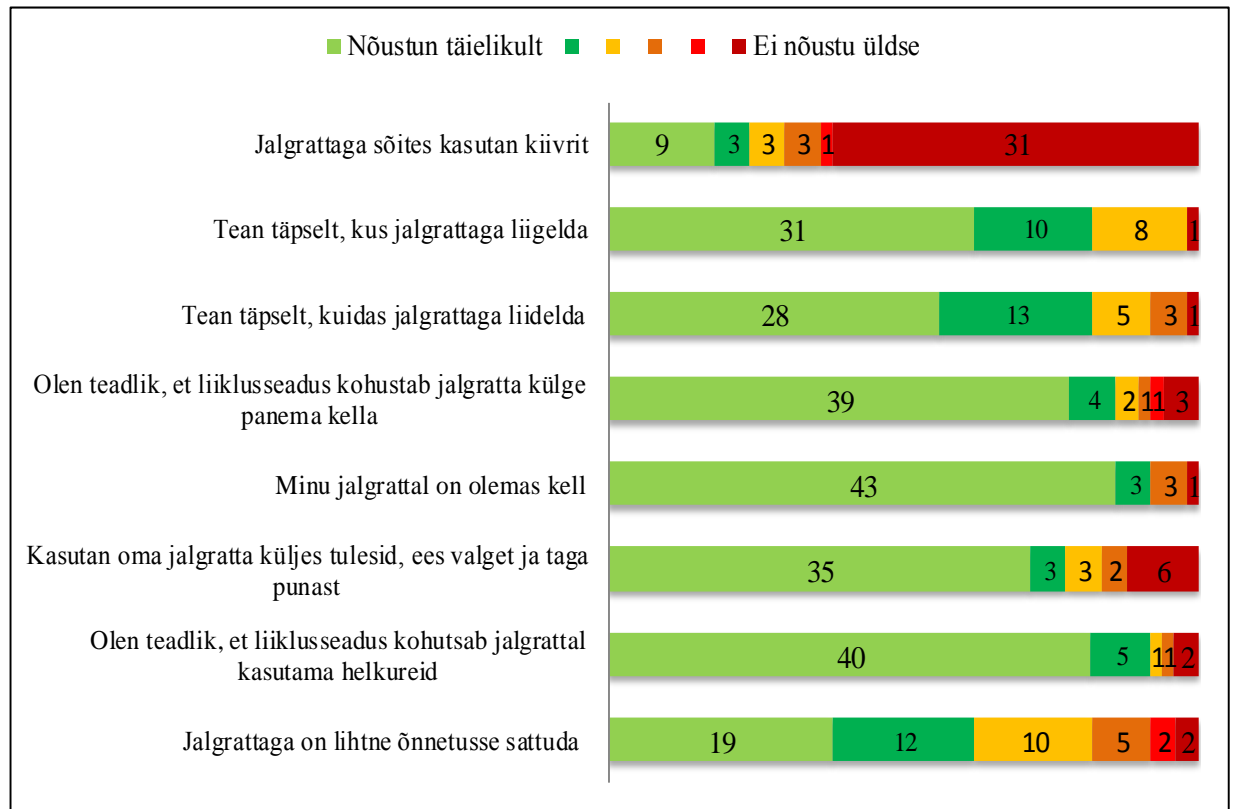
2.6 Liiklemine jalgrattaga

Jalgrattaga liiklemise erinevatele väidetele vastas 100 vastajast 50, neist 40 naist ja 10 meest. Kõige vanem meessoost jalgratta kasutaja on 80 aastane, naisvastajate seas oli üle 80 aastaseid ratta kasutajaid oli viis. Neist kõige vanem oli 86 aastane.

Nagu järgnevalt jooniselt võib näha, ei ole Pärnu linna eakate hulgas kiiver eriti populaarne. Kuid siiski on positiivne, et 9 vastajat on selle väitega täielikult nõus. Need 9 vastajat olid kõik naised, ükski meesvastaja ei kasuta kiivrit.

Jooniselt 10 tuleb välja see, et jalgratturid tunnevad ennast rattaga liigeldes väga hästi, kuna nad teavad, kus tohib liigelda. Veel on nad teadlikud sellest, kuidas jalgrattaga liigelda. Väitega – tean täpselt, kus jalgrattaga liigelda, on täielikult nõus 31 vastajat. Eitavale

poolele jäi vaid üks vastaja. Järgneva väitega, kuidas jalgrattaga liigelda, olid nõus 28 vastajat, negatiivselt vastas 4 jalgratturit.



Joonis 10. Liiklemine jalgrattaga (autori koostatud)

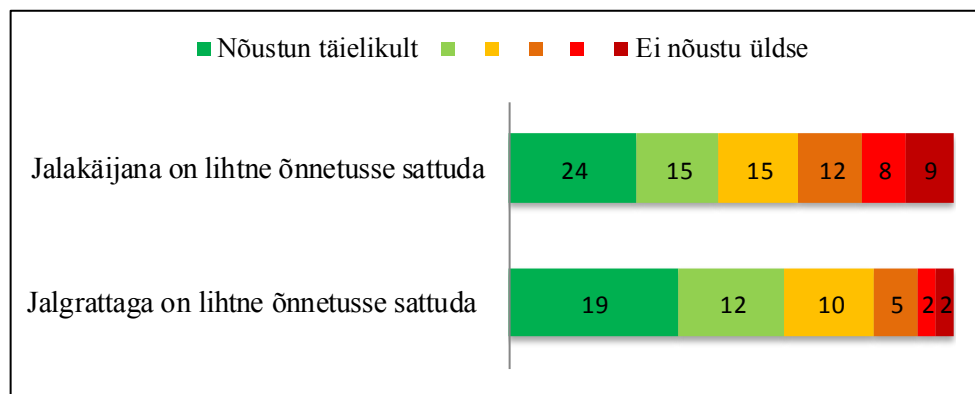
Liiklusseadusest on jalgratturid üsnagi informeeritud, seda näitab see, et nad on teadlikud teatud kohustustest, mida liiklusseadus jalgratturile on ette kirjutanud. 49 jalgratturist on 37-le teada, et liiklusseadus kohustab neid rattale paigaldama kella, millega vajadusel märku anda. Samas on negatiivseid vastuseid kokku kuus, need vastajad pole kuulnudki kella kasutamise kohustusest. Kell, millega märku anda on olemas 43 vastajal.

Tulede väidetele jättis vastamata üks vastaja. Tulesid kasutab oma jalgratta küljes 49 vastajast 35, negatiivseid vastuseid on vaid kuus. Helkuri kasutamise kohustusest on teadlikud enamus vastajaid, 39. Mitteteadjaid vastajaid on vaid kolm.

2.7 Liiklusõnnetusse sattumise kartus ja lähedastega juhtunud

õnnetused. Soovitused sõidukijuhtidele

Antud blokis on vastajatelt küsitud liiklusõnnetuste kohta, mis on juhtunud nende lähedastega või tuttavatega. Veel on küsitud, kas nad kardavad, et nende endiga või lähedastega võib juhtuda liiklusõnnetus. Eelnevates blokkides küsiti vastajatelt jalakäijana liiklusõnnetusse sattumise võimalikkuse kohta ning jalgratturina liiklusõnnetusse sattumise kohta.



Joonis 11. Jalakäijana ja jalgratturina liiklusõnnetusse sattumise lihtsus (autori koostatud).

Joonisel 11 on näha, kuidas vastajad on hinnanud liiklusõnnetusse sattumise võimalikkust. Jalakäija küsimustele vastas kokku 83 inimest ja jalgratturitest vastajaid oli kokku 50. 24 vastajat on täielikult nõus, et jalakäijana on lihtne õnnetusse sattuda, positiivse poole peale jääb veel 30 vastajat, kes pigem arvavad, et on lihtne õnnetusse sattuda. Üldse ei nõustunud selle väitega 9 vastajat ning veel 20 arvavad pigem seda, et jalakäijana ei ole lihtne õnnetusse sattuda. Avatud küsimustes küsiti eakate enda soovitusi omavanustele, et liikluses paremini toime tulla.

Tuleb alati vaadata, seisatada, kui soovid teed ületada (65N).

Täitke eeskirju, eriti ülekäigukohtades (6 N).

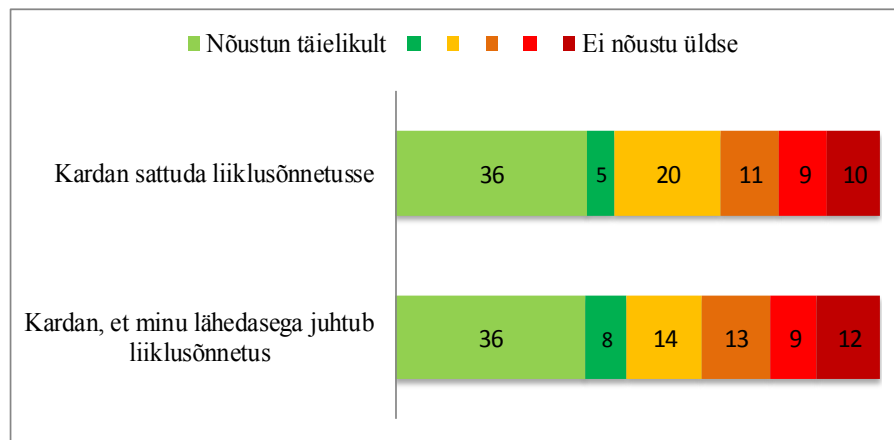
Ärge kiirustage tänaval (72N).

Eakas jalakäija olgu tähelepanelikum sõidutee ületamisel, mitte et minul on õigus ja alati lähen, arvestamata liiklussituatsiooni (71M)

Kuni mõistust jätkub, liigume aeglaselt, ka vöötraja ees ootame südamega autojuhi peatust. Hoida tähelepanu ühel asjal korraga. (79N)

Enamik vastajaid usub, et jalgrattaga on lihtne õnnetusse sattuda. Täielikult nõustus selle väitega 19 vastajat, ei nõustunud selle väitega 2 vastajat. Eakate hirmu õnnetusse sattuda võib pidada normaalseks, kuna neil on piisavalt elukogemust. Vastupidiselt noortele, kes on uljad ja unustavad aegajalt ohutusnõuded.

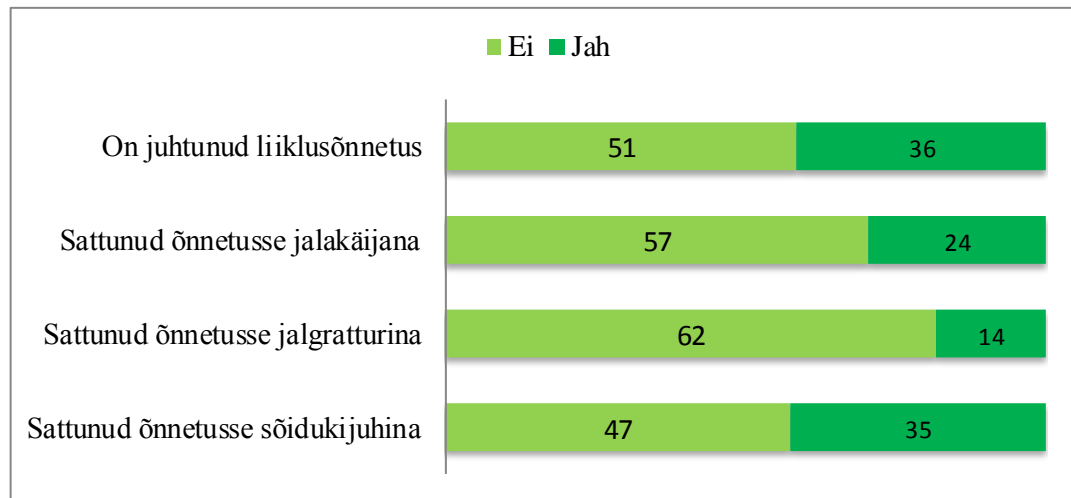
Järgnevalt jooniselt on näha vastajate kartust sattuda õnnetusse. Antud väite täitmisel, pöördus nii mõnigi Väärikate ülikooli eakas küsimustike jagaja poole ja manitses, et sellist küsimust ei tohi küsida, kuna see oleks nagu õnnetuse „kaela“ kutsumine. Mõningad vastajad olid juurde kirjutanud, et nii ei tohi mõelda. Inimeste hirm on mõistetav ja loomulikult kardetakse oma lähedaste pärast.



Joonis 12. Vastaja hirm sattuda liiklusõnnetusse või, et tema lähedasega juhtuks õnnetus (autori koostatud)

Kokku vastas esimesele väitele 91 ja teisele 92 vastajat 100st. Täielikult nõustuvad mõlema väitega 36 vastajat. Ise liiklusõnnetusse sattumist ei karda 10 vastajat ja veel 20, pigem ei karda seda. Et lähedasega midagi ei juhtu usub kindlalt 12 vastajat.

Järgnevalt küsiti vastajatelt, kas nende lähedased või tuttavad on sattunud kunagi liiklusõnnetusse. Selle bloki täitmisel, pöödus Väärikate ülikoolis küsimuste jagaja poole üks proua, kes rääkis, et tema poeg hukkus 30 aastat tagasi ning et see on tal siiani meeles. Poeg hukkus liiklusõnnetuses, kui täitis tökohustusi. Õnnetused, mis on traagiliselt lõppenud jäävad meelde ja nendega seotud mälestused ei kao kuskile



Joonis 13. Lähedaste või tuttavatega juhtunud liiklusõnnetused (autori koostatud).

Kõige enam vastajaid oli esimesel väitel, on juhtunud liiklusõnnetus, siinkohal vastas kokku 87 vastajat. Järgmisele väitele vastas 81 vastajat, et nende lähedane või tuttav on sattunud liiklusõnnetusse jalakäijana. Kõige vähem vastati väitele, sattunud õnnetusse jalgratturina, vastajaid oli 76. Viimasele väitele, sattunud õnnetusse sõidukijuhina vastas kokku 82 vastajat. Sõidukijuhina, on paljude vastajate tuttavad või lähedased sattunud õnnetusse.

Avatud küsimustes on küsitud eakate soovitusi sõidukijuhtidele.. Paljud on kirjutanud, et sõidukijuhid võiks olla jalakäijate ja jalgratturite suhtes tähelepanelikumad ning viisakad.

Täitke LE nõudeid ja ärge arvestage oma sõidukit, kui kõige kallimat, kiiremat, ilusamat (71M).

Austage üksteist liikluses ja ka isiklikus elus (71M).

Sõidukijuhid- kiirustage aeglasemalt, ehk tark ei torma (71M)

Pikivahe säilitamist (72M)

Üks vastaja on juhtinud tähelepanu sellele, et sõiduki juhid ei hooli valgusfooris olevatest tuledest, sõidetakse kollasega ja isegi punasega. *On olnud juhuseid, kus ühes reas olev sõiduk pidurdab, kuid teisest reast vuhiseb sõiduk rohelisega (sõidukil punane) üle „sebra“ (77N).* Reguleerimata ülekäigurajal soovitatakse juhtidel erilist tähelepanu.

Tuleks ülekäigurajal jälgida jalakäijat, kui esimeses reas sõiduk peatub, siis peaks ka teises sõidureas sõiduk peatuma. (70N).

Ühel vastajal jagus sõidukijuhtidele ka kiidusõnu, rohkem selliseid ankeete ei olnud. *Sõidukijuhid on käitunud korrektselt, pole neile midagi ette heita. Minu poolt neile lugupidamine (75N).*

2.8 Järeldused ja ettepanekud

Pärnu linnas on palju eakaid, kes igapäevaselt liiguvad tänavatel. Antud uurimuse osas oli vaid 100 eaka arvamused ja ettepanekud. Linnapildis annaks kindlasti midagi paremaks muuta ja seda teha nii, et kõik osapooled leiaks ühise lahenduse.

Uuringust võib järeldada, et eakad on üsna informeeritud liiklusseadusest, mis võeti vastu aastal 2011. Eakas võib liiklusseadust lugeda, kuid mõistmisega võib tekkida raskusi, kõigest ei saada alati aru.

Ühistranspordi turvalisusega ollakse rahul, kuid probleeme tekitab bussiliiklus-ümberistumised ning ajalised probleemid. Avatud vastustest selgus, et paljudel on arusaamatu, miks bussiliiklus just selline on. Üldistelt ollakse rahul kergliiklusteede olemasoluga Pärnu linnas. Sealhulgas ollakse rahul ka jalakäijate liikluskorraldusega.

Liiklusalaseid koolitusi peetakse piisavaks, siiski vastas 83 vastajast 29, et ei ole piisavalt olnud neid koolitusi. Vaadates ülejäänud ankeedi vastuseid, siis sealt selgub, et nii mõneski valdkonnas on teemasid, mille kohta saaks just eakatele koolitusi või infopäevi korraldada.

Väga positiivne on see, et eakad kannavad helkurit ja väga vähe on selliseid inimesi, kes ei pea helkurit vajalikud. Siiski mõistetakse, et helkur on vajalik ja soovitatakse ka teistele, seda kanda. Kahjuks ei tule küsitlusest välja, kas eakad oskavad helkurit korrektselt kanda, tihtilugu on see helkur valesti paigaldatud ja ripud kuskil varjulises kohas.

Helkuri kasutamisel võib näha kitsaskohti, on arusaam, kui sõidan bussiga või autoga, siis pole helkurit vaja. Eelnevast uuringust võib näha, et üsna palju vastajaid arvavad, et helkurit pole sellistel juhtudel vaja. Selline arusaam on väga halb ja seda tuleks muuta, kuna eakas kasutab väga tihti ühistransporti.

Sõidutee ületamisega ja muu liiklusega saadakse hästi hakkama. Avatud küsimuste juures on palju probleeme valgusfooridega, öeldakse, et need põlevad liiga vähe aega. Eakas ei jõua jalakäija tsükli ajal minna üle tee, erilisi probleeme valmistab üle tee minemine neile, kes liguvad kepiga, rulaatoriga või muu abivahendiga. Veel on nimetatud probleemiks sõidukijuhtide tormakust, küsimustikust selgus, et vastanute arvamused lähevad enamvähem pooleks. 44 inimest arvasid, et sõidukid annavad neile alati teed, samas 42 inimest jäid teisele seisukohale. Eakatele tundub, et sõidukijuhid ei soovi teed anda isegi siis, kui fooris põleb roheline tuli, arvatavasti on tegemist mõne erandjuhuga.

Liiklemine jalgrattaga on eakate hulgas populaarne, enamjaolt teatakse põhitõdesid ja saadakse liikluses hakkama. Küsimustikust selgus, et tuled ning märgukell on pea igal vastajal olema. Kuna Pärnu kergliiklusteede olukorraga oldi rahul, siis see kindlasti soodustab ka jalgratta kasutamist.

Avatud küsimustest tuli välja suured arusaamatused bussiliiklusega, siinkohal võiks ettepaneku teha Pärnu Linnavalitsusele veelkord selgitada, miks see bussiliiklus just selline on. Eakad on selline sihtgrupp, kes loeb palju ajalehti, linnal ei oleks keeruline kirjutada üks põhjalik artikkel bussiliikluse kohta.

Teine ettepanek oleks, üle vaadata valgusfooride olukord suurematel ristmikel, äkki annab seal midagi muuta, näiteks jalakäijate tsüklit pikemaks panna. Kindlasti peaks vaatama üle sellised kohad, kus eakad rohkem liiguvad, näiteks bussipeatuste juures.

Seoses autojuhtide liiklusviisakuse temaga on ettepanek Pärnu Linnavalitsusele, kes võiks selle edendamiseks teha koostööd Maanteeametiga ning Politsei-ja Piirivalveametiga. Kampaaniaid on tehtud, kuid see pole jõudnud kõigini, seda teed peab jätkama ja tegema üha uusi teavitusi.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö, „Eakate hinnang liikluskäitumisele Pärnu linna Väärikate ülikooli ja mittetulundusühingu eakate ühing Elulust näitel“, eesmärgiks oli uurida eakate liikluskäitumist Pärnu linnas. Mõista, kuidas eakad erinevates liiklusolukordades käituvad ja kuidas nad ise hindavad liiklusolukorda. Selgitada välja, kas eakad tunnevad liiklusseadust, kus ja kuidas nad ületavad sõiduteed. Küsida eakate enda arvamust liikluskorralduse kohta Pärnu linnas ning nende endi soovitusi omavanustele ja sõidukijuhtidele.

Teema valikul on kaks aspekti, esmalt Eesti ühiskonna vananemine ja teisalt liiklus. Liiklus ja eakad on teemad, mis seonduvad omavahel päris tihedalt. Eakad kasutavad palju ühistransporti, liiguvad võimalusel jala ning jalgrattaga, kuid on ka selliseid eakaid, kes veel olenemata kõrgest vanusest, kasutavad sõiduautot. Eakate tähelepanu pole enam selline nagu noorematel, seepärast võib juhtuda nendega sagedamini liiklusõnnetusi. Tervisenäitajad langevad just eakamatel inimestel, halveneb kuulmine ja nägemine, tekivad liigeste probleemid.

Töö teoreetilises osas antakse ülevaade eakatest, kui ühiskonna liikmetest, vaadeldakse liiklusõnnetuste statistikat. Kirjeldatakse helkuri vajalikkust jalakäijale ning jalgratturile. Veel on teoreetilises osas antud ülevaade aktiivsena vananemisest ja Eesti rahvuslikust liiklusohutusprogrammist.

Uurimus on läbi viidud kahel erineval ajal 2015 aasta kevadel, kvantitatiivse uurimismeetodiga. Ankeetküsitlus koosnes blokkidest, neid oli kokku kuus. Lõpetuseks olid avatud küsimused, kuhu eakad said ise soovitusi anda ja märkusi teha.

Ankeetküsitlusi jagati esimesena Väärikate ülikoolis, sealt saadi tagasi 66 ankeeti. Teisena toimetati küsitlused mittetulundusühing eakate ühing Elulusti, sealt saadi tagasi 34 ankeeti, mille vähesus võib seisneda selles, et paljud Elulusti eakad külastavad ka Väärikate ülikooli loenguid.

Uurimistulemustele tuginedes võib öelda, et eakad saavad liiklemisega üpris hästi hakkama, palju pahameelt tekitab ühistranspordi korraldus, kuid samas peetakse ühistransporti turvaliseks. Eakad on rahul Pärnu linna liikluskorraldusega, mis on mõeldud jalakäijatele ja arvatakse, et kergliiklusteid on piisavalt. Samas, avatud küsimustes tuleb välja probleem, mis eakaid häirib: nimelt valgusfoorid, need töötavad liiga lühikest aega ja eakad ei jõua ületada sõiduteed. Eakad soovivad ka sõidukijuhtidele pöörata rohkem just reguleerimata ülekäiguradade juures, et nad ei ehmataks eakat ja oleks lugupidavad jalakäijate vastu.

Kindlasti ootavad eakad, et Pärnu Linnvalitsus põhjendaks, tänast bussiliikluse korda. Koostöös kohaliku ajalehega, võiks see teema saada pidevat tähelepanu.

VIIDATUD ALLIKAD

Acton, Q. Ashton PhD 2013. Issues in Anatomy, Physiology, Metabolism, Morphology, and Human Biology Atlanta, Georgia: Scholarly Editions. Chapter 6 507 -508

Ajzen, I., Fishbein, M. 1980 Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior. Prentice hall, Englewood Cliffs, NJ, ref. Evans, D., Norman, P. 1998. Understanding pedestrians road crossing decisions: an application of the theory of planned behaviour. Health Education Research 1998, 481- 489.

Aktiivsena vananemise arengukava 2013–2020. 2013. Tallinn.Sotsiaalministeerium

Andersson, M., Vedung, E. 2014 Increased bicycle helmet use in Sweden – cyclists' driving forces and the government's policy instruments. Summery in English. [http://www.cajomaconsulting.se/Summary_Increased_bicycle_helmet_use_in_Sweden_Andersson_and_Vedung_2014_Summary_in_English.pdf]

Definitision of an older or elderery persoon. World Helth Organization. 27.01.2015

Eakate Ühing Elulust. Eakate avahoolduskeskus.

[<http://www.avahoolduskeskus.ee/sobrad/eakate-uhing-elulust>] 11.05.2015

Eesti keele seletav sõnaraamat. [<http://www.eki.ee/dict/ekss/>] 03.01.2015.

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003 – 2015 täiendatud terviktekst.

Vabariigi Valitsus 9.02.2012, korraldus nr 66

[<https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf>]

Eesti ühiskonna sotsiaalsed valupunktid. Eesti inimarengu aruanne 2001

[<http://www.tlu.ee/~teap/nhdr/2001/2.2.html>]

Elust Pärnus. [<http://www.videvik.ee/516/lust.html>] 12.05.2015

Indicator targets. National Plan of Action for Road Traffic Safety 2014 -2017

[http://www.vegvesen.no/_attachment/646945/binary/968554?fast_title=National+Plan+of+Action+for+Road+Traffic+Safety+2014%E2%80%932017.+Short+version.pdf]

Jalakäijahelkuri kasutamine. Uuringuaruanne. Jaanuar 2014. TNS Emor. [http://rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/5824/1/Jalak%C3%A4ijahelkur_2014.pdf]

Jalakäijatest ohvrid. Jalakäijad. Euroopa komisjon.

[http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/pedestrians/index_et.htm] 26.11.2014

Jalgrattakiivri kandmine elanike poolt 2012. TNS Emor.

[http://www.mnt.ee/public/uuringud/Jalgratturikiivri_kandmine_elanike_poolt_2012.pdf]

Järeldused. Liiklusohutliku olukorra uuring: Eakad liikluses. Lõpparuanne. 2003 Tallinn

Kaiser, H. J., Mobility in Old Age: Beyond the Transportation Perspective. Journal of Applied Gerontology, August 2009, vol 5, nr. 4 411-418

Liiklus. Politsei ja piirivalveamet. [<https://www.politsei.ee/et/nouanded/liiklus/>] 04.02.2015

Liiklusaasta 2014. Politsei- ja Piirivalveamet. Maanteeamet. Tallinn 2015

[http://www.mnt.ee/publik/LIIKLUSAASTA_2014_loplik.pdf]

Liikluskasvatus. Lääne regioon. Koolitused. 1.05. 2015 [<http://www.mnt.ee/index.php?id=14917>]

Liiklusseadus. – Riigi Teataja I osa, 2010, nr 44, artikkel 261

Liiklusõnnetused jalgratturitega Eestis 2005-2009. Tallinn 2010.

[http://www.mnt.ee/public/lo_statistika/Ulevaa_JR_2005-2009.pdf]

Liiklusõnnetused jalgratturitega, mopeedijuhtidega ja mootorratturitega. 17. 02. 2015
[<http://www.mnt.ee/index.php?id=11590>]

Liiklusõnnetused jalgratturitega. Koostaja Maanteeameti liiklusohutuse osakond, analüüsi- ja infobüroo. 02.03.2012
[http://www.mnt.ee/public/lo_statistika/Jalgrattaulevaade2011.pdf]

Liiklusõnnetused maakondade lõikes. 2015. [<http://www.mnt.ee/index.php?id=12994>]

Mida ütleb liiklusõnnetuste statistika? Jalakäijad, helkur, jalgratturid pimedal ajal. 29.11.2011 [<http://www.mnt.ee/?id=15960>]

Nõuded jalgratturile, pisimopeedi ja tasakaaluliikuri (segway) juhile. Liiklusseadus 2011. [<http://www.mnt.ee/liiklusseadus2011/?q=node/4>]

Pensionärid 2014. Sotsiaalkindlustusamet.[<http://www.sotsiaalkindlustusamet.ee/2014a-pens/>]

Pärnu linna elanikud. [<http://www.parnu.ee/index.php?id=415>] 05.01.2015

Pärnu linna terviseprofiil. Pärnu 2010.
[http://www.parnu.ee/fileadmin/user_upload/tervishoid/Parnu_linna_terviseprofiil_2010_2.pdf]

Rahva- ja vanaduspension. Eesti .ee [https://www.eesti.ee/est/teemad/toetused_ja_sotsiaalabi/pensionid/rahva_ja_vanadus_pension]

Statistikaamet koostas uue rahvastikuproгноosi aastani 2040. Eesti statistika. 26.02.2014

Summary of findings. Road SafetyVademecum. Road safety trends, statistics and challenges in the EU. [http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2014.pdf]
] March 2014

The 9 key messages of the JTRC Research Report“Pedestrian Safety, Urban Space and Health in 2012” [www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf] 2014

Vanaduspension. [<http://www.sotsiaalkindlustusamet.ee/vanaduspension-2/>] 14.01.2015

Väärikate ülikool. Tartu ülikool. [<http://www.ut.ee/et/koolitus/vaarikate-ulikool>]
12.05.2015

LISA 1. ANKEET KÜSITLUS

Lugupeetud väärikad!

Olen Tartu Ülikooli Pärnu kolledži üliõpilane. Oma diplomitöö kirjutamisel vajan Teie abi, nimelt kirjutan ma teemal, mis uurib eakate liikluskäitumist. Küsimused on jagatud blokkideks, lõpus on avatud küsimused, kuhu saate oma mõtteid kirja panna. Küsitlus on anonüümne ning saadud tulemusi töödeldakse vaid diplomitöö tegemiseks.

Tänan!

I Üldandmed

1. Sugu N M
2. Vanus
3. Kas töötate? a) jah b) ei
4. Mitu aastat on Teil sõiduki juhtimise staaži?
a) ei ole üldse b) 1-5 c) 6-10 d) 11- 20 e) 21 ja rohkem
5. Kui tihti sõidate ise sõidukiga?
a) ei sõida üldse b) igapäevaselt c) kord nädalas d) harvemini, kui kord nädalas
6. Kas kasutate ühistransporti? a) Jah b) ei c) vahetevahel

Lisa 1 järg

II Üldine liiklus. Tõmmake sobivale variandile ring ümber

	Nõustun täielikult					Ei nõustu üldse
Olen lugenud liiklusseadust, mis jõustus 2011 aastal	6	5	4	3	2	1
Mõistan liiklusseadust täielikult	6	5	4	3	2	1
Liiklusseadus on piisavalt kättesaadav kõigile	6	5	4	3	2	1
Kas tunnete, et liiklusalaseid koolitusi on olnud piisavalt	6	5	4	3	2	1
Ühistransporti on turvaline kasutada	6	5	4	3	2	1
Pärnus on piisavalt kergliiklusteid ehk jalgratta- ja jalgteid	6	5	4	3	2	1

III Helkuri kasutus

	Nõustun täielikult					Ei nõustu üldse
Kannan oma riietel alati helkurit	6	5	4	3	2	1
Kasuta helkurit, kui see mul meelde tuleb	6	5	4	3	2	1
Helkur on mittevajalik ese	6	5	4	3	2	1
Sõidan autoga siis pole helkurit vaja	6	5	4	3	2	1
Kasutan ühistransporti (liinibuss), siis pole helkurit vaja	6	5	4	3	2	1

Lisa 1 järg

IV Liiklemine jalakäijana

	Nõustun täielikult					Ei nõustu üldse
Ületan sõiduteed alati selleks ettenähtud kohas	6	5	4	3	2	1
Ületan sõiduteed seal, kus mina seda tahan	6	5	4	3	2	1
Sõidutee ületamine on alati ohutu	6	5	4	3	2	1
Reguleerimata ülekäigurajal (vöötrada) annavad sõidukid mulle alati teed	6	5	4	3	2	1
Jalakäijana on lihtne õnnetusse sattuda	6	5	4	3	2	1
Pärnu liikluskorraldus jalakäijatele on hea	6	5	4	3	2	1

V Liiklemine jalgrattaga

Kas sõidate jalgrattaga? Kui vastate küsimusele **ei**, siis jätkake see blokk vahele.

a) Jah b) Ei c) Vahetevahel

	Nõustun täielikult					Ei nõustu üldse
Jalgrattaga sõites kasutan kiivrit	6	5	4	3	2	1
Tean täpselt, kus jalgrattaga liigelda	6	5	4	3	2	1
Tean täpselt, kuidas jalgrattaga liigelda	6	5	4	3	2	1
Olen teadlik, et liiklusseadus kohustab jalgratta külge panema kella, millega vajadusel märku anda	6	5	4	3	2	1

Lisa 1 järg

Minu jalgrattal on olemas kell, millega vajadusel märku anda	6	5	4	3	2	1
Kasutan oma jalgratta küljes tulesid, ees valget ja taga punast	6	5	4	3	2	1
Olen teadlik, et liiklusseadus kohutsab jalgrattal kasutama helkureid	6	5	4	3	2	1
Jalgrattaga on lihtne õnnetusse sattuda	6	5	4	3	2	1

VI Liiklusõnnetused

	Nõustun täielikult					Ei nõustu üldse
Kardan sattuda liiklusõnnetusse	6	5	4	3	2	1
Kardan, et minu lähedasega juhtub liiklusõnnetus	6	5	4	3	2	1

Tehke sobivale varjandile rist, ja täitke kõik kastid.

	Ei	Jah
Minu lähedase või tuttavaga on juhtunud liiklusõnnetus		
Minu lähedane või tuttav on sattunud õnnetusse <u>jalakäijana</u>		
Minu lähedane või tuttav on sattunud õnnetusse <u>jalgratturina</u>		
Minu lähedane või tuttav on sattunud õnnetusse <u>sõidukijuhtina</u>		

Kas muudaksite Pärnu liikluskorralduses midagi?

Milliseid liiklusalaseid koolitusi Teie arvates võiks olla? Näiteks jalgratturile ja jalakäijatele.

Milliseid soovitusi annaksite omavanustele, et liiklusega paremini toime tulla?

Milliseid soovitusi annaksite sõidukijuhtidele?

SUMMARY

Elderly evaluation to traffic behaviour based on the example of Väärikate ülikool and a non-profit organization Elulust in the city of Pärnu

The topic(s) of the present paper are elderly people and the traffic. Both fields are very topical at the moment due to the ageing of the society of Estonia on one hand. A society is called ageing when there occurs at least 7% of elderly people (65+) among the total population. There are currently 18% of elderly people in Estonia. As of 2014 people of retirement age take up 48,9% from the whole population of the city of Pärnu.

The other hand includes traffic where road accidents have become more frequent in which victims are elderly pedestrians or cyclists. Accidents also happen to a lot of drivers. Regardless of age elderly people also tend to drive cars.

The other hand includes traffic where road accidents have become more frequent in which victims are elderly pedestrians or cyclists. Accidents also happen to a lot of drivers. Regardless of age elderly people also tend to drive cars.

A lot of talks include active ageing but it involves many risks for the elderly people which in turn inhibit their coping in the future. An independent elderly is not a client of the social sector but should there be an accident they may become one. There is a possibility that after the accident they may require help to take care of themselves.

Estonian National Traffic Safety Programme was completed in 2003 which was made for 12 years. Currently the programme is on its third stage. The goal for 2015 is to achieve a situation in Estonia where the number of casualties in traffic accidents would not pass 100 people per year. Despite this programme the European Union has issued their own traffic safety programme where it states that the death toll of traffic accidents in Estonia per year should not pass 39 people by 2020. This gave a reason to correct the goals set and to coordinate them with developments made in Estonia.

The weaker party of the traffic is always the cyclist or pedestrian. In 2014 a total of 1430 traffic accidents occurred in Estonia in which 1741 people were injured and 78 were killed. In the same year 369 traffic accidents with pedestrians were registered in which 247 people

were injured and 26 were killed. Nearly half of the fatal pedestrian accidents take place on the road in the dark and casualties involve elderly people.

Comparing the traffic statistics of Estonia to its neighbouring countries, the risk of losing life in traffic is twice bigger than in Sweden, Norway or Denmark. On the other hand it is safer to commute in Estonia than in Latvia or Lithuania

This paper also discusses the use of safety reflectors by pedestrians and cyclists. The use of safety reflectors has improved in the recent years and people have become more aware. They admit the benefit of it and even cyclists use mandatory reflectors and lights. Speaking of safe cycling it is much up to people to improve their actions like wear helmets or *helkurvest*. Wearing a helmet is not popular in Estonia therefore we should take example from Sweden where among the population on Stockholm 73% of cyclists wear helmets.

In the spring of 2015 a study was conducted among the elderly people of 65+ years. Data for this study was gathered from two places- University of Tartu *väärikate ülikool* and in elderly association *Elulust*. From *väärikate ülikool* 66 respondents answered to the questionnaire and from *Elulust* 34 people answered. The study found out elderly people's knowledge about traffic law, their habit of using safety reflectors and roadway crossing. An individual part was made for cyclists and only these elderly answered who use bicycles. There were 50 respondents in total.

Analysing these results it became evident that from 86 respondents 57 have read the traffic law and from 88 respondents 62 understood it. These results suggest that the elderly are aware of what the traffic law indicates and how they must act as pedestrians or cyclists.

Helmet is not a popular choice among cyclists but they are well informed by other requirements. Cyclists use lights and signals on their bikes. From 50 respondents 41 find it highly likely that they may end up in a traffic accident. 9 out of 50 do not agree with this statement. Fearing involvement in traffic accidents is completely normal, people are afraid of their safety and the safety of their loved ones

On the basis of the results of this study it may be concluded that elderly people who took part answering this questionnaire are conscious and behaving correctly in traffic. All people are engaged in traffic situations and it is a part of today's society. But because the pace of our lives is so hectic we must establish our actions, often choosing the wrong measures.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Carmen Soorm ,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

„Eakate hinnang liikluskäitumisele Pärnu linna Väärikate ülikooli Ja mittetulundusühingu eakate ühingu Elulust näitel“, mille juhendaja on Valter Parve,

1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Pärnus, 20.05.2015